

## Анонимизиран текст

Превод

C-49/22 – 1

Дело C-49/22

### Преюдициално запитване

**Дата на постъпване в Съда:**

24 януари 2022 г.

**Запитваща юрисдикция:**

Landesgericht Korneuburg (Австрия)

**Дата на акта за преюдициално запитване:**

4 януари 2022 г.

**Въззивник и ответник в първоинстанционното производство:**

Austrian Airlines AG

**Въззиваем и ищец в първоинстанционното производство:**

TW

---

[...]

По дело със страни: **TW**, [...], ищец в първоинстанционното производство, срещу **Austrian Airlines AG**, [...] летище Виена, [...], ответник в първоинстанционното производство, с предмет искане за плащане на сумата от **1 000,00 EUR**, по въззивната жалба на ответника в първоинстанционното производство срещу решението от 13 април 2021 г. на Bezirksgericht Schwechat (Районен съд, Швехат) по дело № C 276/20p-12, [...] Landesgericht Korneuburg (Областен съд, Корнойбург), действащ като въззивен съд, определи:

[I] На основание член 267 ДЕС поставя на Съда на Европейския съюз следните **преюдициални въпроси**:

[1] Трябва ли член 5, параграф 1, буква а) и член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския Парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за

обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (наричан по-нататък „Регламент (ЕО) № 261/2004“) да се тълкуват в смисъл, че за премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане, което опериращият въздушен превозвач е длъжен да предложи в случай на отмяна, следва да се счита и полет за репатриране, осъществен в рамките на свързана с властническите правомощия дейност на дадена държава в случаите, когато макар да не може да обоснове право на превоз на пътника, все пак опериращият въздушен превозвач би могъл да регистрира пътника за този превоз, както и да поеме разходите, и при положение, че в крайна сметка по силата на договорно споразумение с държавата той осъществява полета със същия самолет и по същото разписание, предвидени за отменения първоначален полет?

[2] Трябва ли член 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския Парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (наричан по-нататък „Регламент (ЕО) № 261/2004“) да се тълкува в смисъл, че пътник, който сам се регистрира за описания в първия въпрос полет за репатриране и за това плаща на държавата задължителен дял от направените разходи, има произтичащо пряко от Регламент (ЕО) № 261/2004 право да иска от въздушния превозвач възстановяване на тези разходи, включително и когато тези разходи не се състоят изключително от разходи само за полета?

[III] [...] [Спиране на производството по делото]

## **МОТИВИ:**

### **A. Факти**

Ответникът в първоинстанционното производство е австрийски въздушен превозвач. Ищецът в първоинстанционното производство и съпругата му имат съответно потвърдени резервации за осъществяването от ответника в първоинстанционното производство полети OS 17 на 7 март 2020 г. от Виена (VIE) до Мавриций (MRU) и OS 18 на 20 март 2020 г. от Мавриций (MRU) до Виена (VIE). За ищите и двата полета са представлявали част от оферта за пакетно туристическо пътуване.

Докато полет OS 17 е осъществен по разписание, на 18 март 2020 г. ответникът в първоинстанционното производство отменя полет OS 18 поради пандемията от COVID-19 и предприетите във връзка с това мерки на австрийското правителство. Макар че е разполагал с данните за контакт с ищеца в първоинстанционното производство и на съпругата му, ответникът в първоинстанционното производство не установява контакт с тях, и

съответно не ги уведомява за правата им по член 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Едва на 19 март 2020 г. ищецът в първоинстанционното производство и съпругата му получават телефонно обаждане от туроператора, който ги информира за отмяната и за планиран за 20 март 2020 г. от австрийското Министерство на външните работи полет за репатриране. На тази дата вече не е имало други редовни полети.

Ищецът в първоинстанционното производство и съпругата му се регистрират онлайн за този полет на уебсайта на Министерството на външните работи. Всеки един от тях заплаща за това на Министерството на външните работи задължителен дял от направените разходи в размер на 500,00 EUR. Полетът е осъществен от ответника в първоинстанционното производство под номер на полета OS 1024 със същото разписание, за което е бил планиран полет OS 18. Ответникът в първоинстанционното производство не е имал никаква възможност самият той да прехвърли пътници към този полет за репатриране, но е можел да извърши регистрацията на пътниците на уебсайта на Министерството на външните работи и да възстанови разходите. От сумата от 500,00 EUR, която всеки пътник е трябвало да заплати, ответникът в първоинстанционното производство получава част, която не може да бъде установена.

Съпругата на ищеца в първоинстанционното производство му цедира вземанията си, свързани с отмяната на полет OS 18.

## **Б. Доводи и искания на страните**

С иск от 14 септември 2020 г. **ищецът в първоинстанционното производство** най-напред иска заплащане на сумата от 900,00 EUR заедно с лихвата. Той поддържа, че полет OS 18 действително е бил осъществен от ответника в първоинстанционното производство, но този полет бил „двойно фактуриран“ в размер на сумата от 900,00 EUR. С подготвително писмено становище от 27 януари 2021 г. ищецът увеличава размера на цената на иска си на 1000,00 EUR заедно с лихвата, като сега вече твърди, че ответникът в първоинстанционното производство действително е отменил полет OS 18, след това обаче при все това го осъществил „прикрит като полет с правителствен самолет“, за който пътниците е трябвало да заплатят сума в размер съответно на 500,00 EUR. Следователно полетът бил осъществен, но „двойно фактуриран в размер съответно на сумата от 500,00 EUR“. Противно на предвиденото в член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004, ответникът в първоинстанционното производство не само че не предложил или организиран заместващ превоз, но дори за организиран от самия ищец в първоинстанционното производство превоз освен това фактурирал разходи. Тъй като в това отношение не бил изпълнил задълженията си, установени в правото на Съюза, ответникът в първоинстанционното производство отговарял за вреди, причинени на

ищеца в първоинстанционното производство в резултат на това, че той е бил принуден за своя сметка да намери заместващ полет и да разреши проблема.

**Ответникът в първоинстанционното производство** моли искът да бъде отхвърлен, оспорва тези твърдения, като в писмената си защита твърди по същество, че полет OS 18 е трябвало да бъде отменен поради пандемията от COVID-19. Ищецът в първоинстанционното производство достигнал крайния си пункт на пристигане благодарение на предприета от Министерството на външните работи акция по репатриране, като той самият не бил фактурирал на ищеца в първоинстанционното производство каквато и да бил сума за тази акция. Резервацията за полет OS 18 била направена в рамките на пакетна екскурзия, като ищецът в първоинстанционното производство не представил доказателство за стойността на билета за този полет, поради което искът бил неоснователен. Туроператорът не му бил съобщил данните за контакт на ищеца в първоинстанционното производство. Полетът за репатриране не представлявал заместващ полет по смисъла на член 3, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004, тъй като не ставало въпрос за тарифа, която се предлага на всички клиенти. Други редовни полети не били на разположение. Отговорността за решението кой да бъде превозен с полета за репатриране се носела единствено от Министерството на външните работи. Поради това той нямал възможност да прехвърли ищеца в първоинстанционното производство към този полет.

## **В. Досегашният ход на производството**

**Първоинстанционният съд** уважава изцяло иска в частта му относно главното искане, като отхвърля незначително по размер искане за по-голяма лихва, без съдебното решение да бъде обжалвано в тази му част. Този съд приема за установени възпроизведените по-горе в обобщен вид факти, като от правна гледна точка стига до извода, че ответникът в първоинстанционното производство е отменил полет OS 18 и съгласно член 5, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 той е бил длъжен да предложи помощ по смисъла на член 8 от Регламент (ЕО) № 261/2004. При неизпълнение на това задължение пътниците могли да упражнят правото си на обезщетение, произтичащо пряко от правото на Съюза. Този съд приема, че тъй като не е информирал пътниците за отмяната и за възможността им за избор, предвидена в член 8 от Регламент (ЕО) № 261/2004, ответникът в първоинстанционното производство не е изпълнил задълженията си и отговаря за вредата в размер съответно на 500,00 EUR. Декларацията за цесия обхващала упражняването на правата на неговата съпруга от страна на ищеца в първоинстанционното производство. Дори да се приемело, че за да бъде упражнено правото на обезщетение, е необходимо да е налице вина на ответника в първоинстанционното производство, то той имал вина, тъй като самият той не е регистрирал пътниците на уебсайта на Министерството на външните работи и не е поел разходите за полета за репатриране.

Ответникът в първоинстанционното производство подава **въззивна жалба** срещу това съдебно решение, като иска обжалваното съдебно решение да бъде изменено в смисъл искът да бъде отхвърлен, а при условията на евентуалност иска отмяна. Доколкото е от значение за преюдициалното производство, следва да се посочи твърдението на въззивника, че той не може да бъде упрекнат във виновно поведение, причинило вредите на пътниците. Той няма възможност да прехвърли пътниците към друг полет. Вече няма редовни полети, а полетът за репатриране не представлявал заместващ превоз по смисъла на член 8 от Регламент (ЕО) № 261/2004, тъй като той не можел по никакъв начин да повлияе върху прехвърлянето на пътниците към този полет. Напротив, полетът представлявал властническа по естеството си мярка на държавата, имаща за цел връщането на граждани отново у дома. Да се изисква от него да регистрира пътниците за такива полети, представлявало прекомерно разширяване на обхвата на задълженията за полагане на дължимата грижа на въздушния превозвач. Сумата от 500,00 EUR за всеки пътник не представлявала и стойността на билет за редовен превоз, а събрана от Република Австрия такса за участие в разходите. Според въззивника дори и на пътниците да е било изпратено съобщение за полета за репатриране, организиран от Министерството на външните работи, те е трябвало да платят дял от направените разходи. Ако обаче плащането на тази сума трябвало да се разглежда като вреда, то отмяната на полет OS 18 представлявала събитието, причинило вредите. На свой ред тази отмяна се налагала поради пандемията от COVID-19 и въззивникът няма как да бъде упрекнат за тази отмяна.

В **защитата** си ищецът в първоинстанционното производство моли въззивната жалба да бъде отхвърлена, като основният му довод е, че застъпеното от първоинстанционния съд становище е правилно.

Запитващата юрисдикция следва да се произнесе като **въззивна** и последна инстанция по исканията на ищеца. При това въз основа на разпоредбите, закрепени в националното процесуално право, тя следва да се ограничи до разглеждането на правни въпроси.

#### **Г. Правна уредба**

Задължението на въздушния превозвач за предоставяне на помощ произтича от следните разпоредби на Регламент (ЕО) № 261/2004:

##### **Член 5 Отмяна**

1. При отмяна на полет съответните пътници:

[...]

а) получават помощ от опериращия въздушен превозвач по член 8;

### **Член 8 Право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране**

1. Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага избор между: [...]

б) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност;

### **Д. Обосновка на преюдициалните въпроси**

#### **По първия въпрос**

В самото начало следва да се уточни, че предоставянето на помощ при оказването на съдействие и репатрирането в спешни случаи като част от консулската закрила е сред консулските функции на Република Австрия (член 3, параграф 2, точка 5 от KonsG [Bundesgesetz über die Wahrnehmung konsularischer Aufgaben] [Федерален закон за упражняване на консулските функции]). Упражняването на тези функции е властническа дейност на държавата (вж. RIS-Justiz RS0132961). В качеството му на страна по договор с Република Австрия въздушният превозвач, ответник в първоинстанционното производство по настоящото дело, е оказал съдействие, но не и въздействие върху взетото от нея решение.

Ето защо изходът на делото зависи от правилното тълкуване на думите „получават“ в член 5, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004 и „премаршрутиране“ в член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004.

Думата „получават“ в член 5, параграф 1, буква б) от Регламента би могла да се разбира в смисъл, че макар опериращият въздушен превозвач да не е длъжен самият той да осъществи заместващия превоз, все пак той е длъжен да осигури на пътника защитимо по съдебен ред право да иска превоз от друг въздушен превозвач. Това тълкуване е в съответствие със застъпеното в част от литературата виждане, че въздушният превозвач е длъжен да осигури билети за заместващия полет и да ги предостави на разположение на пътника [...]. Член 2, буква е) от Регламент (ЕО) № 261/2004 дефинира като билет валиден документ, даващ право на транспорт [...], издаден или одобрен от въздушния превозвач или негов упълномощен представител.

По същество това се отнася до доводите на въззивника, който се позовава на това, че в настоящия случай не бил в състояние да осигури на пътниците такова право.

Ако задължението на опериращия въздушен превозвач се отнася до осигуряването на право, но той не може да осигури такова право, то би могло да се приеме, че непредприемането на други мерки както в случая



регистрацията на пътниците за полет за репатриране, не представлява неизпълнение на задълженията за предоставяне на помощ, установени в член 8 от Регламент (ЕО) № 261/2004, и че поради това липсва също връзка с правото на обезщетение по смисъла на решението на Съда по дело *Sousa Rodríguez* (C-83/10).

Според запитващата юрисдикция обаче има и доводи в подкрепа на тезата, че задължението по член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004 не е ограничено до хипотези, в които въздушният превозвач може да осигури такова установено в закона право.

От една страна, що се отнася до член 9, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004, Съдът приема, че тази разпоредба не определя каквито и да били условия, уреждащи договорните отношения, които могат да произтичат от изпълнението на това задължение (решение по дело *Niki Luftfahrt*, C-530/19, т. 28). Поради това Съдът стига до извода, че няма установено в правото на Съюза задължение на въздушния превозвач да поема грижата за условията за настаняване като такива. Предвид факта, че двете разпоредби имат същата цел, този извод би могъл да бъде приложен към настоящия случай. С оглед на това е правилно да се счита, че задълженията на въздушния превозвач не се изчерпват с това да осигури на пътника право на пряк иск срещу трето лице.

От друга страна, при тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 Съдът вече многократно се е позовавал на произтичащата от съображение 1 цел за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците (решение по дело *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, т. 54 и 58; решение по дело *Austrian Airlines*, C-826/19, т. 26 и 27). Това означава, че задължението за заместващ превоз при първа възможност включва не само задължението да се предложи този превоз, но и задължението да се поемат разходите за това. Вярно е, че пътникът не е длъжен да съдейства активно при търсенето на подходящ заместващ превоз (решение по дело *Rusu*, C-354/18, т. 55). Ако обаче въпреки това пътникът постъпи така и успее да хване заместващ превоз при сравними условия, които самият въздушен превозвач не би могъл да му ги осигури, би било в разрез с целта за високо равнище на защита, ако само поради това би отпаднало и задължението на въздушния превозвач да поеме разходите за заместващия превоз.

В крайна сметка изходът на спора обаче зависи и от това дали осъществен от държавата полет за репатриране следва да се разглежда като „премаршрутиране, при сравними транспортни условия“ по смисъла на член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004.

По този въпрос запитващата юрисдикция счита, че условието „сравними транспортни условия“ преди всичко се отнася до фактическите обстоятелства на пътуването, като например, използваното средство за транспорт, времето на излитане и на кацане по разписание, както и

маршрутът на пътуването. Поради това запитващата юрисдикция няма съмнения, че подлежащият на преценка в настоящия случай полет е бил осъществен при сравними условия.

Въззивникът обаче е на мнение, че не е налице премаршрутиране по смисъла на член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004, тъй като полетът за репатриране е бил осъществен на тарифа, която не се предлага директно или индиректно на всички клиенти, поради което съгласно член 3, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 той не попада в приложното поле на този регламент.

Запитващата юрисдикция счита и този довод за неубедителен. Следва да се припомни, че в член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004 става дума единствено за „премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт“. От тази разпоредба не може да се направи изводът, че заместващ превоз могат да са само такива полети, които от своя страна попадат в приложното поле на Регламента. Наистина Съдът е приел, че полет, който в съответствие с член 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 се предлага на пътниците като заместващ превоз и те приемат това предложение, попада в приложното поле на Регламента (решение от 12 март 2020 г., *Finnair*, C-832/18). Следва обаче да се има предвид, че Съдът се е произнесъл в този смисъл в хипотеза, при която пътниците действително са били прехвърлени към друг редовен полет. Ето защо посоченото произнасяне на Съда не може категорично да се разбира в смисъл, че при всички положения даден заместващ полет би трябвало да бъде осъществен под формата на полет, попадащ в приложното поле на Регламента.

### **По втория въпрос**

Съдът вече е постановил, че при неизпълнение от страна на въздушния превозвач на задълженията по членове 8 и 9 от Регламент (ЕО) № 261/2004 пътниците, ползващи въздушен транспорт, могат да претендират право на обезщетение, позовавайки се на посочените в тези членове обстоятелства, което право не се основава на националната правна уредба в областта на поправяне на вредите (решение по дело *Sousa Rodriguez и др.*, C-83/10, т. 43 и сл.). На следващо място, що се отнася до член 9, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004, Съдът вече е посочил, че правото на пътника на възстановяване стойността на билета се определя в съответствие с критериите за необходим, подходящ и разумен характер (решение по дело *McDonagh*, C-12/11, т. 66 и решение по дело *Niki Luftfahrt*, C-530/19, т. 36).

Запитващата юрисдикция счита, че същите критерии следва да бъде приложени и към правото на възстановяване при неизпълнение на задължението по член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004. Това би означавало, че в случай като настоящия въздушният превозвач ще



трябва да възстанови изцяло тези разходи, дори и те да не се отнасят единствено до самия превоз.

Запитващата юрисдикция счита, че това тълкуване е възможно, доколкото то в най-голяма степен би допринесло за постигането на преследваните с член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004 цели, които се състоят в това пътникът да достигне крайния пункт възможно най-бързо [...]. Това е така, тъй като в противен случай пътници, които по каквито и да са били причини са успели да организират заместващ превоз, който за въздушния превозвач действително не е било възможно да организира, биха могли да бъдат поставени в положение да не могат да ползват този превоз поради разходите, които самите те трябва да поемат.

#### **Е. Процесуалноправни въпроси**

[...] [Процесуалноправни съображения]

[...] [Спиране на производството по делото]

**Landesgericht Korneuburg** [...]

**Корнойбург, 4 януари 2022 г.**

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ