

Дело C-33/23

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

24 януари 2023 г.

Запитваща юрисдикция:

Landesgericht Korneuburg (Австрия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

24 януари 2023 г.

Въззивник:

AA AG

Въззиваеми:

VM

AG GmbH

[...]

РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ

LANDESGERICHT KORNEUBURG

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург) в качеството на въззивна инстанция по дело

[A] на ищеца V***** M*****[...] ¹ [...] срещу ответника A***** A***** AG [...] във връзка със сумата от **250,00 евро** — ведно с лихвите и разноските (22 R 224/22d);

¹ [...]

[Б] на ищеца **A**** G**** GmbH** [...] срещу ответника **A**** A**** AG**, [...] във връзка със сумата от **800,00 евро** — ведно с лихвите и разноските (**22 R 10/23k**);

в производството по въззивно обжалване от ответника на решенията на **Bezirksgericht Schwechat** (Районен съд Швехат)

[А] от 1 септември 2022 г., 24 С 203/22s-7, и

[Б] от 26 октомври 2022 г., 27 С 174/22у-9,

прие на закрито съдебно заседание следното определение:

[I.] [...] [съединяване на делата пред националния съд]

[II.] На основание на член 267ДФЕС поставя на Съда на Европейския съюз следните **преюдициални въпроси**:

[1] „Трябва ли член 3, параграф 1, буква а) 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, във връзка със Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт от 21 юни 1999 г. в редакцията му съгласно Решение № 2/2010 на Съвместния комитет за въздушен транспорт между Общността и Швейцария от 26 ноември 2010 г., да се тълкува в смисъл, че в приложното поле на Регламент № 261/2004 попада директно свързващ полет, съставен от два полета, с излитане от територията на Конфедерация Швейцария, междинно кацане на територията на държава членка и краен пункт на пристигане на територията на трета страна (като при това опериращият въздушен превозвач на полетите е превозвач от Общността)?“

[2] „Трябва ли член 3, 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, във връзка със Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт от 21 юни 1999 г. в редакцията му съгласно Решение № 2/2010 на Съвместния комитет за въздушен транспорт между Общността и Швейцария от 26 ноември 2010 г., да се тълкува в смисъл, че в приложното поле на Регламент № 261/2004 попада директно свързващ полет, съставен от два полета, с излитане от територията на трета страна, междинно кацане на територията на държава членка и краен

пункт на пристигане на територията на Конфедерация Швейцария, когато опериращият въздушен превозвач на полетите е превозвач от Общността?“

[III.] [...] [спиране на производството]

МОТИВИ:

[I.] [...] [посочване на разпоредби на националното право]

[II.] По преюдициалното запитване:

[A] **22 R 224/22d**

По фактите:

Ищецът има потвърдена една-единствена резервация за директно свързващ полет, съставен от полети OS 774 от Белград (Сърбия) до Виена (Австрия) и OS 575 от Виена до Женева (Швейцария), които ответникът е трябвало да изпълни на 30 юли 2020 г.

Полет OS 774 от Белград до Виена е изпълнен. Полет OS 774 от Виена до Женева е отменен и ищецът е информиран за това по-малко от седем дни преди датата на полета. Не е осигурен заместващ превоз. Маршрутът на полета от Белград до Женева е с дължина под 1500 km.

С писмо от 20 юли 2020 г. ищецът иска от ответника да му плати обезщетение в размер на 250,00 евро и определя краен срок за плащане 3 август 2020 г.

По главното производство:

Ищецът иска да му бъде присъдено обезщетение съгласно член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година (наричан по-нататък „Регламент № 261/2004“) в размер на 250,00 евро ведно с лихвите, като твърди, че Регламент № 261/2004 е приложим към процесния директно свързващ полет.

Ответникът оспорва иска и моли той да бъде отхвърлен, като изтъква, че пътникът не е заминал от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага. Крайният пункт на пристигане също не бил на летище в Европейския съюз. Пътникът нямал право на обезщетение поради неприложимост на Регламент № 261/2004.

С **обжалваното решение** първоинстанционният съд осъжда ответника да заплати 250,00 евро ведно с лихвите, както и да възстанови съдебните разноски. От правна гледна точка той преценява посочените по-горе факти по делото — част от които са безспорни, а други са безспорно установени

съгласно националното процесуално право (член 501, параграф 1 от Zivilprozessordnung (Граждански процесуален кодекс) — в смисъл, че въз основа на Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт от 21 юни 1999 г., изменено с Решение № 1/2006 на Съвместния комитет за въздушен транспорт между Общността и Швейцария от 18 октомври 2006 г. (в редакцията съгласно Решение № 2/2020 от 26 ноември 2020 г.), Регламент № 261/2004 е приложим и към процесния директно свързващ полет. Ответникът не е изложил никакви доводи относно съществуването на извънредно обстоятелство или вземането на необходими мерки. Поради това ищецът има право на обезщетение в претендирания размер.

Ответникът подава **въззивна жалба** срещу това решение на основание неправилна правна преценка, като иска обжалваното решение да бъде изменено, така че [искът] да бъде отхвърлен изцяло; при условията на евентуалност се прави искане за отмяна.

Ищецът иска въззивната жалба да бъде отхвърлена.

Като въззивен съд е сезиран Landesgericht Korneuburg, който да се произнесе на втора и последна инстанция по иска.

[В] 22 R 10/23k

По фактите:

Пътниците L***** N***** и S***** С***** имат потвърдена една-единствена резервация за директно свързващ полет, съставен от полети OS 568 от Цюрих (Швейцария) до Виена (Австрия) и OS 899 от Виена до Маракеш (Мароко), които ответникът е трябвало да изпълни на 8 септември 2019 г.

Полет OS 568 от Цюрих до Виена е изпълнен със закъснение, поради което пътниците са изпуснали свързващия полет OS 899 и са достигнали своя краен пункт на пристигане (Маракеш) със закъснение от повече от три часа. Маршрутът на полета от Цюрих до Маракеш е с дължина над 1500 km (но под 3500 km).

Пътниците прехвърлят вземанията си за обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004 (в крайна сметка чрез A***** Ltd.) на ищеца, който приема прехвърлянето.

Ищецът иска без успех от ответника да му плати обезщетение в размер общо на 800,00 евро.

По главното производство:

Ищецът иска да му бъде присъдено обезщетение съгласно член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година (наричан по-нататък „Регламент № 261/2004“) в размер общо на 800,00 евро ведно с лихвите, като твърди, че Регламент № 261/2004 е приложим към процесния директно свързващ полет.

Ответникът оспорва иска и моли той да бъде отхвърлен, като изтъква, че пътниците не са заминали от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага. Крайният пункт на пристигане също не бил на летище в Европейския съюз. Пътниците нямали право на обезщетение поради неприложимост на Регламент № 261/2004.

С **обжалваното решение** първоинстанционният съд осъжда ответника да заплати 800,00 евро ведно с лихвите, както и да възстанови съдебните разноски. От правна гледна точка той преценява посочените по-горе факти по делото — част от които са безспорни, а други са безспорно установени съгласно националното процесуално право (член 501, параграф 1 от Zivilprozessordnung) — в смисъл, че въз основа на Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт от 21 юни 1999 г., изменено с Решение № 1/2006 на Съвместния комитет за въздушен транспорт между Общността и Швейцария от 18 октомври 2006 г. (в редакцията съгласно Решение № 2/2020 от 26 ноември 2020 г.), Регламент № 261/2004 е приложим и към процесния директно свързващ полет. Ответникът не е изложил никакви доводи относно съществуването на извънредно обстоятелство или вземането на необходими мерки. Поради това ищецът има право на обезщетение в претендирания размер.

Ответникът подава **въззивна жалба** срещу това решение на основание неправилна правна преценка, като иска обжалваното решение да бъде изменено, така че [искът] да бъде отхвърлен изцяло; при условията на евентуалност се прави искане за отмяна.

Ищецът иска въззивната жалба да бъде отхвърлена.

Като въззивен съд е сезиран Landesgericht Korneuburg, който да се произнесе на втора и последна инстанция по иска.

По преюдициалните въпроси:

[1] Основното условие ищите да имат право на обезщетение съгласно член 7, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 е разглежданият директно свързан полет да попада в приложното поле на този регламент.

[2] Съгласно член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 този регламент се прилага:

а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага;

б) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, за която Договорът се прилага, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако опериращият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

[3] В разглежданите случаи нито първоначалният пункт на излитане, нито крайният пункт на пристигане на директно свързващия полет са в държава — членка на Европейския съюз; в случай [А] първоначалният пункт на излитане е на територията на трета страна, а крайният пункт на пристигане — на територията на Конфедерация Швейцария; в случай [Б] първоначалният пункт на излитане е на територията на Конфедерация Швейцария, а крайният пункт на пристигане — на територията на трета страна.

Това разбиране се основава на досегашната практика на Съда на Европейския съюз, съгласно която полет, който се състои от един или повече свързани полети, за които е направена една-единствена резервация, съставлява едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците, като това означава, че приложимостта на Регламент № 261/2004 се преценява с оглед на мястото на първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане (решение на Съда от 11 юли 2019 г., *Ceske aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 16; определение на Съда от 12 ноември 2020 г., *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, EU:C:2020:909, т. 19; решение на Съда от 24 февруари 2022 г., *Airhelp* (Закъснение на полета след премаршрутиране), C-451/20, EU:C:2022:123, т. 26; решение на Съда от 6 октомври 2022 г., *flightright* (Въздушен транспорт от Щутгарт до Канзас Сити), C-436/21, EU:C:2022:762, т. 23). Обстоятелството, че летището, в което се извършва междинното кацане, се намира на територията на държава членка, не води до приложимост на Регламент № 261/2004 (решение на Съда от 24 февруари 2022 г., *Airhelp* (Закъснение на полета след премаршрутиране), C-451/20, EU:C:2022:123, т. 41).

[4] Сключеното на 21 юни 1999 г. Споразумение между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт (наричано по-нататък „Споразумението“) определя правилата за страните по него в областта на гражданската авиация (член 1 от Споразумението). В преамбюла му се посочва, че предвид интегрирания характер на международната гражданска авиация страните желаят да уеднаквят регламентите за въздушен транспорт в рамките на Европа.

В глава 1, член 1, параграф 1 от Споразумението е дефинирана неговата цел, а именно установяване на правила за страните по него в областта на гражданската авиация.

Съгласно член 2 от Споразумението неговите разпоредби, както и разпоредбите на приложението към него се прилагат до степента, до която се отнасят до въздушния транспорт или до въпроси, пряко свързани с въздушния транспорт, както се упоменава в приложението към Споразумението.

В член 23, параграф 1 от Споразумението се уточнява, че то не засяга правата на всяка от страните, при условие че се спазват принципите на недискриминиране и разпоредбите на Споразумението, да променят едностранно законодателството си по отношение на въпрос, регулиран от това Споразумение.

Член 32 от Споразумението предвижда, че приложението представлява неделима част от него.

Съгласно приложението за целите на това Споразумение, когато актове, посочени в приложението, съдържат позовавания на държави — членки на Европейската общност, или изискване за връзка с последните, за целите на Споразумението се разбира, че позоваванията важат в еднаква степен и за Швейцария или за изискване за връзка с Швейцария.

С Решение № 1/2006 на Съвместния комитет за въздушен транспорт между Общността и Швейцария от 18 октомври 2006 г. (в редакцията съгласно Решение № 2/2020 от 26 ноември 2010 г.) Споразумението е изменено (в частност) така, че в точка 6 от приложението е включен Регламент № 261/2004 (вместо вече отмененият Регламент № 295/91).

Поради това запитващата юрисдикция е склонна да приеме, че текстът и целта на Споразумението са довод в подкрепа на пълната приложимост на Регламент № 261/2004 и на територията на Швейцария.

[5] Като се позовава на член 15 от Споразумението, който предоставя на въздушните превозвачи на Общността и Швейцария права за трафик само за маршрути между Швейцария, от една страна, и Общността, от друга, както и в рамките на Европейския съюз, *Zivilgericht des Kantons Basel-Stadt* (Граждански съд на кантон Базел-Щат) обаче счита, че приложимостта на Регламент № 261/2004 се ограничава само до този обхват (решения от 11 март 2011 г., V.2010.1734 и от 15 май 2012 г., V.2012.213).

На това обаче запитващата юрисдикция противопоставя довода, че член 15 от Споразумението относно взаимното предоставяне на права за трафик представлява само отделен аспект на цялото споразумение, който няма видима връзка с предоставянето на права на пътниците.

[6] От друга страна, швейцарската *Bundesamt für Zivilluftfahrt* (Федерална служба за гражданска авиация) очевидно е на мнение, че Регламент № 261/2004 най-малкото се прилага и за всички полети с място на излитане в Швейцария, без значение коя е авиокомпанията

(www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/gutzuwissen/fluggastrechte.html).

Следователно това би трябвало да важи и за всички полети с краен пункт на пристигане в Швейцария — както е в настоящия случай [А] —, ако са изпълнени останалите изисквания на член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004.

Запитващата юрисдикция обаче приема, че:

- оперираният въздушен превозвач и по двете отсечки — ответникът — е въздушен превозвач на Общността;
- получаването на обезщетение в третата страна представлява правопогасяващ факт, който съгласно общите принципи би трябвало да се изтъкне и докаже от ответния опериращ въздушен превозвач. Ответникът обаче не е изложил никакви доводи в това отношение.

[6] В своите актове за преюдициално запитване от 9 април 2013 г. (X ZR 105/12) и 22 юни 2021 г. (X ZR 15/20), които се отнасят до приложимостта съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламента, (германският) Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, наричан по-нататък „BGH“) също счита, че разширеното чрез Споразумението приложно поле на Регламент № 261/2004, в което да се включва и територията на Швейцария, означава, че в приложното поле на Регламента попадат и такива полети, които излитат от територията на Швейцария и пристигат в трета страна.

В тази връзка германският BGH посочва, че във второто тире от приложението към Споразумението (в редакцията съгласно Решение № 2/2010 на Съвместния комитет за въздушен транспорт) се уточнява, че когато актове, посочени в приложението, съдържат позовавания на държави — членки на Европейската общност или на Европейския съюз, за целите на Споразумението се разбира, че позоваванията важат в еднаква степен и за Швейцария. Следователно член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 би могъл да се прилага по такъв начин, че за предявяването на икове по този регламент да е достатъчно мястото на излитане на полет или (ако седалището на въздушния превозвач е в Европейския съюз или в Швейцария) мястото на пристигане да е в Швейцария. Такова тълкуване на Споразумението и на приложението към него би било в съответствие не само с неговия текст, но и с формулираната в преамбюла му цел за уеднаквяване на регламентите за въздушен транспорт в рамките на Европа, включително и територията на Швейцария. В съответствие с това тълкуване въздушните превозвачи в Швейцария трябва имат възможността и задължението да извършват дейност при същите условия като тези в държавите — членки на Европейския съюз. При това положение потребителите на услугите и клиентите на въздушните превозвачи следва да откриват същия стандарт за качество в Швейцария и следователно трябва да могат да предявяват същите права срещу тези превозвачи в Швейцария, както в държавите — членки на Европейския съюз, а въздушните превозвачи

трябва, от своя страна, да отговарят на идентични условия на конкуренция. Това положение трудно би се съвместило с разбирането, че Регламент № 261/2004 се прилага само за пътници на полети от територията на Швейцария до летище на територията на държава — членка на Европейския съюз.

[a] Въпреки това производството по преюдициалното запитване с номер X ZR 105/12 (C-259/13) е заличено от регистъра на Съда на Европейския съюз.

[б] Свързаният с настоящия случай втори преюдициален въпрос, поставен в рамките на производството по преюдициалното запитване с номер X ZR 15/20 (C-436/21), не е разгледан от Съда на Европейския съюз поради отговора на първия преюдициален въпрос.

[7] От регистъра на Съда на Европейския съюз е заличено и преюдициално запитване, отправено от Amtsgericht Hannover (Районен съд ХанOVER) (C-3/15) във връзка с прилагането на член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 по отношение на директно свързващ полет от трета страна до Швейцария.

[8] Разглеждането на преюдициални[те] въпрос[и] е необходимо за въззивния съд, за да може да се произнесе по въззивните жалби. Въззивният съд приема, че не е налице *acte clair*.

Ако Съдът отговори утвърдително на преюдициалните въпроси, претенциите на съответните ищци за обезщетение ще са основателни и въззивните жалби на ответника не би трябвало да бъдат уважени. Ако Съдът отговори отрицателно на преюдициалните въпроси, претенциите на съответните ищци за обезщетение ще са неоснователни и въззивните жалби на ответника би трябвало да бъдат уважени, а решенията на първоинстанционния съд — изменени така, че исковете да бъдат отхвърлени. Поради това отговорът на преюдициалните въпроси е необходим за произнасянето на запитващата юрисдикция.

[III.] [...] [посочване на разпоредби на националното право]

Landesgericht Korneuburg, [...]

Корнойбург, 24 януари 2023 г.

[...]