



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

29 юли 2019 година *ⁱ

„Преюдициално запитване — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Въздушен транспорт — Отказан достъп на борда — Понятия „обезщетение“ и „допълнително обезщетение“ — Вид подлежаща на обезщетяване вреда — Имуществени или неимуществени вреди — Приспадане — Допълнително обезщетение — Помощ — Предоставяна на пътниците информация“

По дело C-354/18

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Tribunalul Bacău (Окръжен съд Баку, Румъния) с акт от 26 април 2018 г., постъпил в Съда на 30 май 2018 г., в рамките на производство по дело

Radu-Lucian Rusu,

Oana-Maria Rusu

срещу

SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: F. Biltgen, председател на състава, J. Malenovský (докладчик) и C. G. Fernlund, съдии,

генерален адвокат: E. Sharpston,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL, от M. Popa, адвокат,
- за румънското правителство, от C.-R. Canțâr, L. Lițu и A. Wellman, в качеството на представители,
- за германското правителство, първоначално от T. Henze, M. Hellmann, E. Lankenau и A. Berg, а впоследствие от последните трима, в качеството на представители,

* Език на производството: румънски.

- за полското правителство, от В. Majczyna, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от L. Nicolae и N. Yerrell, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване е във връзка с тълкуването на членове 4, 7, 8 и 12 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 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).
- 2 Преюдициалното запитване е отправено в рамките на спор между г-н Radu-Lucian Rusu и г-жа Oana-Maria Rusu, от една страна, и SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL (наричано по-нататък „Blue Air“), от друга страна, относно обезщетението за претърпените от г-н Rusu и г-жа Rusu имуществени и неимуществени вреди поради отказан достъп на борда.

Правна уредба

Международното право

- 3 Член 29 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 28 май 1999 г. и одобрена от името на Европейския съюз с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. (ОВ L 194, 2001 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112), гласи:

„При превоза на пътници, багаж и товари всяко съдебно дело за обезщетения на каквото и да е основание било по тази конвенция, по договор, при закононарушение или на всяко друго основание може да се заведе само при условията и при съблюдаване на лимитите на отговорност, установени в тази конвенция, без това да предрешава въпроса кои лица имат право да завеждат дело и какви са съответните им права. При всяко такова дело наказателните, назидателните или всякакви други некомпенсационни обезщетения не [могат да бъдат претендирани]“.

Правото на Съюза

- 4 Съображения 1, 10 и 20 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на клиента.

[...]

(10) Пътници с отказан достъп на борда против тяхната воля следва да могат или да отменят своите полети, с възстановяване стойността на билетите, или да ги продължат при задоволителни условия, и следователно, за тях следва да се положат съответни грижи докато чакат по-късен полет.

[...]

20) Пътниците следва да бъдат напълно информирани за техните права при отказан достъп на борда и отлагане или голямо закъснение на полети, така че да могат да упражняват ефективно своите права“.

5 Член 1, параграф 1 от този регламент гласи:

„С настоящия регламент се признават, при посочени в него условия, минимални права за пътниците, когато:

- а) им е отказан достъп на борда против тяхната воля;
- б) техният полет е отменен;
- в) техният полет е закъснял“.

6 Член 4, параграф 3 от този регламент предвижда:

„Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, опериращият въздушен превозвач ги компенсира незабавно по член 7 и им предоставя необходимата помощ по членове 8 и 9“.

7 Член 7, параграф 1, буква б) от същия регламент има следното съдържание:

„При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

[...]

- б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1500 километра, и за всички други полети между 1500 и 3500 километра;

[...]“.

8 Член 8, параграф 1 от Регламент № 261/2004 гласи:

„Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага избор между:

- а) – възстановяване до седем дни по силата на член 7, параграф 3, на пълната стойност на билета на цената, на която е купен, за част или части от неосъществен път и за част или части от вече осъществен път, ако полетът повече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване, заедно с, когато е уместно,
 - обратен полет до първоначалния пункт на излитане, при първа възможност;
- б) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност; или

в) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места“.

9 Член 12, параграф 1 от този регламент предвижда:

„Настоящият регламент се прилага без да се засягат правата на пътника за допълнително обезщетяване. Обезщетението, предоставено по този регламент, може да се приспадне от такова обезщетение“.

Румънската правна уредба

10 Член 1350 от Codul civil (Граждански кодекс) гласи:

„(1) Всеки трябва да изпълнява договорените от него задължения.

(2) Когато неоснователно не изпълнява това си задължение, носи отговорност за вредата, причинена на другата страна, и е длъжен да поправи тази вреда при условията, предвидени в закона.

(3) Ако със закон не е предвидено друго, никоя от страните не може да се отклони от прилагането на правилата за договорната отговорност, като избере други правила, които биха били по-благоприятни за тази страна“.

11 Член 1530 от Гражданския кодекс предвижда:

„Кредиторът има право на обезщетение за поправяне на вредата, която длъжникът му е причинил и която е пряка и задължителна последица от неоснователното или, ако случаят е такъв, виновно неизпълнение на задължението“.

12 Член 1531 от Гражданския кодекс гласи:

„(1) Кредиторът има право на пълно обезщетение за вредите, които му е причинило неизпълнението.

(2) Вредата включва реално понесената от кредитора загуба и пропуснатата от него печалба. При установяването на размера на вредата се вземат предвид и разходите, направени от кредитора в разумни граници, за да избегне или ограничи размера на вредата.

(3) Кредиторът има право и на поправяне на неимуществените вреди“.

13 Член 1533 от Гражданския кодекс предвижда:

„Длъжникът носи отговорност само за предвидените от него вреди или за вредите, които е могъл да предвиди в резултат на неизпълнението към момента на сключване на договора, извън случаите, в които неизпълнението е умишлено или се дължи на неговото виновно поведение. Дори и в последния случай обезщетението включва само това, което е пряка и задължителна последица от неизпълнението на задължението“.

14 Член 1534 от Гражданския кодекс гласи:

„(1) Ако с виновното си действие или бездействие кредиторът е допринесъл за възникването на вредата, дължимите обезщетения се намаляват пропорционално. Тази разпоредба се прилага и тогава когато вредата частично е причинена от събитие, рискът от което е бил поет от кредитора.

(2) Длъжникът не дължи обезщетения за вредите, които кредиторът е могъл да избегне с полагането на най-малка дължима грижа“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

15 Ищците в главното производство са направили резервация на два самолетни билета на Blue Air, с които са могли да пътуват на 6 септември 2016 г. от Васăу (Бакъу, Румъния) до Лондон (Обединено кралство), където са установени и работят.

16 В момента на качването на борда ищците в главното производство са информирани, че полетът ще бъде осъществен с друга, различна от първоначално предвидената машина, и поради по-малкия брой налични места на борда на втората машина не било възможно да се качат на борда.

17 Поради това е предвидено ищците в главното производство да бъдат превозени с друг полет на Blue Air и те пристигат в Лондон едва на 11 септември 2016 г.

18 След тези събития Blue Air предлага на всеки от ищците в главното производство безплатен самолетен билет, който може да се използва до 24 март 2017 г., предложение, което те не приемат, тъй като претърпяната от тях вреда била по-голяма от стойността на самолетен билет.

19 След това на основание Регламент № 261/2004 Blue Air предлага на ищците в главното производство компенсация от 400 еур на човек. Ищците в главното производство считат, че с тази компенсация се цели само поправяне на претърпените неимуществени вреди, а не на имуществените вреди, които спадат към понятието „допълнително обезщетение“.

20 Тогава ищците в главното производство сезират Judecătoria Vasău (Първоинстанционен съд Бакъу, Румъния). Те искат от този съд Blue Air да бъде осъдено да им заплати съответно 437 еур и 386 еур за имуществените вреди, следствие от удръжка от заплатата. След това ищците в главното производство уточняват размерите на реално претърпените загуби от заплатата. Ищците в главното производство искат освен това по 1 500 еур за всеки от тях за претърпени неимуществени вреди. Те твърдят освен това, че по отношение на г-н Rusu е било образувано производство за уволнение, но в крайна сметка е наказан само с порицание.

21 Blue Air твърди, че ищците в главното производство нямат право на обезщетение над предвидените в член 7, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 400 EUR, тъй като не са направили изрично искане да бъдат превозени по-бързо с друга авиокомпания, по друг маршрут, а са се съгласили да летят на 11 септември 2016 г. Blue Air твърди освен това, че ако ищците в главното производство бяха поискали алтернативен полет, то би потърсило такъв, който да им позволи да достигнат до крайния пункт.

22 Judecătoria Vasău (Първоинстанционен съд Бакъу) уважава иска частично, като осъжда Blue Air да заплати на всеки от ищците в главното производство 400 еур обезщетение за неимуществените вреди и отхвърля другите им искания.

- 23 Както ищците в главното производство, така и Blue Air подават въззивни жалби срещу решението на Judecătoria Bacău (Първоинстанционен съд Бакъу) до запитващата юрисдикция, която счита, че е необходимо да се изяснят някои аспекти във връзка с тълкуването на членове 4, 7, 8 и 12 от Регламент № 261/2004.
- 24 При тези обстоятелства Tribunalul Bacău (Окръжен съд Бакъу, Румъния) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Следва ли член 7, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че сумата от 400 EUR, предвидена в член 7, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004, е предназначена главно за поправяне на имуществените вреди, като неимуществените вреди следва да се разглеждат от гледна точка на член 12 от този регламент, или разпоредбата на член 7, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 покрива главно неимуществените вреди, като имуществените се уреждат от разпоредбите на член 12?
 - 2) Включва ли се в понятието за допълнително обезщетение, предвидено от член 12 от този регламент, сумата, която представлява нереализиран доход от заплатата, надхвърлящ сумата от 400 EUR, определена от член 7, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004?
 - 3) Следва ли член 12, [параграф 1,] второ изречение от Регламент № 261/2004, според който „[о]безщетението, предоставено по този регламент, може да се приспадне от такова обезщетение“, да се тълкува в смисъл, че оставя на преценката на националната юрисдикция приспадането на сумата, предоставена на основание член 7 параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 от допълнителното обезщетение или че това приспадане е задължително?
 - 4) Ако приспадането на сумата не е задължително, кои са критериите, въз основа на които националната юрисдикция решава дали да приспадне сумата, предвидена в член 7, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 от допълнителното обезщетение?
 - 5) Следва ли вредата, причинена от нереализиран доход от заплатата в резултат на невъзможността работникът да се яви на работа поради късното си пристигане в крайния пункт в резултат на премаршрутирането, да се разглежда от гледна точка на изпълнението на задълженията, предвидени в член 8 от Регламент № 261/2004 или в член 12 от него във връзка с член 4 от същия регламент?
 - 6) Предполага ли изпълнението на задължението на опериращия въздушен превозвач за предоставяне на помощта на основание член 4, параграф 3 и на член 8 от Регламент № 261/2004 на пътника да бъде дадена пълната информация относно всички възможности, които той има, за премаршрутиране, така както са предвидени в член 8, параграф 1, букви а)—в) от Регламент № 261/2004?
 - 7) При условията на член 8 от Регламент № 261/2004 на кого е възложена тежестта за доказване, че е направено премаршрутиране с оглед на първа възможност?
 - 8) Налага ли Регламент № 261/2004 задължение на пътниците да направят проучване за намиране на други полети до крайния пункт и да поискат от авиокомпанията да им осигури места за тези полети, или авиокомпанията е длъжна служебно да търси най-изгодния за пътника избор, за да го превози до крайния пункт?
 - 9) Релевантно ли е при определяне на вредите, причинени на пътниците, обстоятелството, че те са се съгласили с предложението на авиокомпанията за полет на 11 септември 2016 г., макар и да са могли да предположат, че няма да получат заплатата за времето, през което ще отсъстват от работа?“.

По преюдициалните въпроси

По първия, втория, петия и деветия въпрос

- 25 С първия, втория, петия и деветия въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 7, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че предвидената в тази разпоредба сума е за обезщетяване на вреда като загубата от нереализиран доход от заплата, или такава вреда може да бъде предмет на предвиденото в член 12, параграф 1 от този регламент допълнително обезщетение. Тя иска освен това да установи как да бъде определена тази вреда с оглед на посочения регламент.
- 26 В началото следва да се отбележи, че целта на Регламент № 261/2004 е да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт, независимо дали се намират в положение на отказан достъп на борда, отмяна на полет или голямо закъснение на полет, тъй като във всички тези случаи им е причинено сходно по естеството си сериозно безпокойство и неудобство във връзка с въздушния транспорт (решение *Sturgeon* и др., C-402/07, EU:C:2009:716, т. 44).
- 27 В такава ситуация, на първо място, в член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 е предвидено обезщетение за пътниците в размер, който зависи от разстоянието на полета. По-конкретно, в посочения член 7, параграф 1, буква б) е предвидено обезщетение от 400 EUR за всички полети в рамките на Общността на разстояние повече от 1500 километра и за всички останали полети на разстояние между 1500 и 3500 километра.
- 28 Що се касае до сумите, определени в член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, с тях се цели да бъдат поправени стандартизирано и незабавно вредите, каквито са неудобствата, дължащи се по-конкретно, както по делото в главното производство, на отказан достъп на борда при въздушния превоз на пътници, без да трябва да понасят неудобствата, свързани с воденето на дело за вреди и пропуснати ползи пред компетентните национални юрисдикции (вж. по аналогия решение от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 45).
- 29 Наистина самият текст на член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004, който препраща към член 7 от същия регламент, задължава съответния въздушен превозвач да обезщети незабавно пътниците, на които е отказан достъп на борда против волята им.
- 30 С такива предварително определени суми се цели обезщетяване само за вредите, които са почти еднакви за всички засегнати пътници (вж. по аналогия решения от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 43 и от 23 октомври 2012 г., *Nelson* и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 52).
- 31 Нито в член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, нито в този регламент като цяло обаче не е предвидено обезщетяване за индивидуалните вреди, свързани с причините за пътуването на засегнатите пътници, поправянето на които неизбежно налага преценка във всеки отделен случай на размера на причинените вреди и поради това може да бъде предмет само на *a posteriori* и индивидуализирано обезщетяване (вж. в този смисъл решение от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 43).
- 32 По делото в главното производство в резултат на отказан достъп на борда ищците са понесли загуба поради нереализиран доход от заплата, причинена от невъзможността да се явят на работа в резултат на късното пристигане в крайния пункт на пътуването им.

- 33 Такава загуба поради нереализиран доход от заплата трябва да се разглежда като индивидуална вреда, присъща на положението на засегнатите пътници, и налага преценка във всеки отделен случай на размера на така причинените вреди.
- 34 Поради това такава вреда не се поправя с фиксираното обезщетение, предвидено в член 7, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004.
- 35 На второ място, следва да се отбележи, че според член 12, параграф 1, първо изречение от Регламент № 261/2004 той се прилага, без да се засягат правата на пътника за допълнително обезщетяване.
- 36 От този текст се установява, че Регламент № 261/2004 не може да бъде пречка за възможността увреден пътник да бъде обезщетен за присъща нему вреда, която трябва да се оцени самостоятелно и *a posteriori*, доколкото националното или международното право му предоставят право на такова обезщетение, при условие че то допълва предвиденото в този регламент фиксирано обезщетение.
- 37 Обезщетение трябва да се счита за допълнително по смисъла на член 12, параграф 1 от Регламент № 261/2004, когато основанието за него е едно от предвидените в член 1, параграф 1 от този регламент положения, източник на неудобствата, които по силата на този регламент се обезщетяват незабавно и стандартизирано.
- 38 В случая не се спори, че загубата поради нереализиран доход от заплата, от една страна, е присъща на ищците в главното производство и трябва да се преценява самостоятелно и *a posteriori*, а от друга страна, причината за нея е отказан против волята им достъп на борда, неудобствата от който по силата на Регламент № 261/2004 подлежат на незабавно и стандартизирано обезщетяване.
- 39 При тези обстоятелства такава загуба поради нереализиран доход от заплата трябва да се счита за вреда, която може да бъде предмет на предвиденото в член 12, параграф 1 от Регламент № 261/2004 допълнително обезщетяване.
- 40 На трето място, както се установява от точка 31 от настоящото решение, тъй като в Регламент № 261/2004 не е предвидено обезщетяване на индивидуализирани вреди, каквато е загубата поради нереализиран доход от заплата, задача на запитващата юрисдикция е въз основа на относимата правна уредба да определи и прецени различните елементи на тази вреда, включително, ако има основание за това, поведението на увредените пътници, както и размера на обезщетението за тази вреда.
- 41 С оглед на изложеното по-горе на първия, втория, петия и деветия въпрос следва да се отговори, на първо място, че член 7, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че с предвидената в тази разпоредба сума не се цели обезщетяване на вреда като нереализиран доход от заплата, на второ място, че за тази вреда може да се получи предвиденото в член 12, параграф 1 от този регламент допълнително обезщетение, и на трето място, че задача на запитващата юрисдикция е въз основа на относимата правна уредба да определи и прецени различните елементи на тази вреда, както и размера на обезщетението за нея.

По третия и четвъртия въпрос

- 42 С третия и четвъртия въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали Регламент № 261/2004, и по-конкретно член 12, параграф 1, второ изречение от него, трябва да се тълкува в смисъл, че допуска компетентният национален

съд да приспадне предоставеното по силата на този регламент обезщетение от допълнителното обезщетение, но не го задължава да процедира по този начин. Тя се пита освен това какви са условията, въз основа на които компетентният национален съд може да направи това приспадане.

- 43 В това отношение член 12, параграф 1, второ изречение от Регламент № 261/2004 предвижда, че обезщетението, предоставено по този регламент, може да се приспадне от допълнителното обезщетение.
- 44 Така от този ясен текст следва, че член 12, параграф 1, второ изречение от Регламент № 261/2004 не налага задължение за такова приспадане, като същевременно допуска то да бъде евентуално направено.
- 45 Наистина, както беше посочено в точки 35 и 36 от настоящото решение, правото на допълнително обезщетение може да бъде предоставено на засегнатия пътник от националното или международното право, като, що се отнася до Регламент № 261/2004, той се прилага, както следва от член 12, параграф 1, първо изречение от него, без да се засяга това право.
- 46 Освен това от член 12, параграф 1 от Регламент № 261/2004, при едновременен прочит на двете му изречения, се установява, че този регламент не може да се тълкува в смисъл, че налага някакви условия, които могат да ограничат правото на компетентния национален съд да направи евентуално приспадане на предоставеното въз основа на този регламент обезщетение от допълнително обезщетение. Следователно наличието на такива условия би било несъвместимо с член 12, параграф 1, второ изречение от посочения регламент.
- 47 С оглед на изложеното по-горе на третия и четвъртия въпрос следва да се отговори, че Регламент № 261/2004, и по-конкретно член 12, параграф 1, второ изречение от него, трябва да се тълкува в смисъл, че позволява на компетентния национален съд да направи приспадането на предоставеното по силата на този регламент обезщетение от допълнително обезщетение, но не го задължава да процедира по този начин, тъй като посоченият регламент не налага на компетентния национален съд условия, въз основа на които да може да пристъпи към това приспадане.

По шестия и осмия въпрос

- 48 С шестия и осмия въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка с член 8, параграф 1 от същия регламент трябва да се тълкува в смисъл, че налага на опериращия въздушен превозвач да представи на засегнатите пътници пълна информация за всички предвидени във втората от тези разпоредби възможности, или тази разпоредба задължава също и засегнатите пътници да съдействат активно при издирването на информация във връзка с това.
- 49 В това отношение, на първо място, член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 предвижда именно че ако опериращият въздушен превозвач откаже на пътници достъп на борда против тяхната воля, той им предоставя необходимата помощ по член 8 от този регламент.
- 50 След това член 8 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране“, в параграф 1 предвижда, че на пътниците се предлага избор между три уточнени в този текст възможности, а именно по същество, първо, възстановяване на пълната стойност на билета и евентуално обратен полет до първоначалния пункт на излитане при първа възможност, второ, премаршрутиране при сравними транспортни условия и

при първа възможност до техния краен пункт на пристигане и трето, премаршрутиране при сравними транспортни условия до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника в зависимост от наличността на свободни места.

- 51 От друга страна, в съображение 10 от Регламент № 261/2004 са обобщени основните възможности за избор, като се отбелязва, че пътниците, на които е отказан достъп на борда против волята им, следва да могат или да отменят своите полети с възстановяване стойността на билетите, или да ги продължат при задоволителни условия.
- 52 На последно място, от съображение 20 от Регламент № 261/2004 се установява по-конкретно че пътниците следва да бъдат напълно информирани за техните права при отказан достъп на борда и отлагане или голямо закъснение на полети, така че да могат да упражняват ефективно своите права.
- 53 От съвместния прочит на всички посочени разпоредби и съображения от Регламент № 261/2004 следва, на първо място, че въздушният превозвач, който е отказал достъп на борда на пътници, трябва да им окаже помощ по-конкретно като им предложи да изберат при условията, определени в член 8, параграф 1 от този регламент съответно в букви а), б) и в).
- 54 От този прочит, на второ място, следва, че с такова предложение на пътниците, на които е отказан достъп на борда, трябва да бъде дадена необходимата информация, за да имат възможност да направят ефективен избор, и то или за да отменят резервацията и да им бъде възстановена цената на билета, или да продължат полета си към крайната дестинация при сходни условия при първа възможност или на по-късна дата.
- 55 От този прочит, на трето място, следва, че след като пътник, на който е отказан достъп на борда, има право на помощ от съответния въздушен превозвач, включително правото да му бъдат предоставени необходимите данни, за да може да направи ефективен и информиран избор, възможността да се ползва от това право, не може да е свързана с никакво задължение от негова страна за активно съдействие при издирването на данните, които трябва да съдържа предложението на този превозвач.
- 56 С оглед на изложеното по-горе на шестия и осмия въпрос следва да се отговори, че член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка с член 8, параграф 1 от този регламент трябва да се тълкува в смисъл, че задължава опериращия въздушен превозвач да представи на засегнатите пътници пълна информация за всички възможности, предвидени във втората от тези разпоредби, като тези пътници нямат никакво задължение да съдействат активно при издирването на информацията за това.

По седмия въпрос

- 57 Със седмия въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 8, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за целите на тази разпоредба тежестта на доказване на факта, че премаршрутирането е осъществено при първа възможност, е възложена на опериращия въздушен превозвач, или той трябва да се тълкува в смисъл, че тази тежест е възложена на засегнатите пътници.
- 58 Както се установява от точки 53 и 54 от настоящото решение, въздушният превозвач, който е отказал достъп на борда на пътници, има задължението да им предложи помощ, за да могат да направят ефективен и информиран избор между различните възможности, които са уточнени по-конкретно в член 8, параграф 1 от този регламент съответно в букви а), б) и в).

- 59 Поради това в съответствие с член 8, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 опериращият въздушен превозвач трябва да предложи на засегнатите пътници и варианта за премаршрутиране към крайния пункт на пристигане при сходни условия и при първа възможност.
- 60 Когато прави конкретно предложение, опериращият въздушен превозвач трябва да вземе предвид и да съвмести множество относими елементи, които го определят, по-конкретно часа на пристигане в крайния пункт на пристигане след предвижданото премаршрутиране, условията, при които предвижданото премаршрутиране може да се осъществи, както и това дали той може да осъществи сам това премаршрутиране, или е необходимо съдействието на друг въздушен превозвач, и ако това е така, с оглед на неговите възможности.
- 61 Задължението да предложи и да организира премаршрутиране по член 8, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 в тежест на съответния въздушен превозвач предполага той да носи тежестта на доказване на факта, че така организираното премаршрутиране е било осъществено при първа възможност.
- 62 С оглед на изложеното по-горе на седмия въпрос следва да се отговори, че член 8, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за целите на тази разпоредба тежестта на доказване на факта, че премаршрутирането е осъществено при първа възможност, е възложена на опериращия въздушен превозвач.

По съдебните разноски

- 63 С оглед на обстоятелството, че за страните в главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

- 1) **На първо място, член 7, 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, трябва да се тълкува в смисъл, че с предвидената в тази разпоредба сума не се цели обезщетяване на вреда като нереализиран доход от заплатата, на второ място, че за тази вреда може да се получи предвиденото в член 12, параграф 1 от този регламент допълнително обезщетение, и на трето място, че задача на запитващата юрисдикция е въз основа на относимата правна уредба да определи и прецени различните елементи на тази вреда, както и размера на обезщетението за нея.**
- 2) **Регламент № 261/2004, и по-конкретно член 12, параграф 1, второ изречение от него, трябва да се тълкува в смисъл, че позволява на компетентния национален съд да направи приспадането на предоставеното по силата на този регламент обезщетение от допълнително обезщетение, но не го задължава да процедира по този начин, тъй като посоченият регламент не налага на компетентния национален съд условия, въз основа на които да може да пристъпи към това приспадане.**

- 3) Член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка с член 8, параграф 1 от този регламент трябва да се тълкува в смисъл, че задължава оперирания въздушен превозвач да представи на засегнатите пътници пълна информация за всички възможности, предвидени във втората от тези разпоредби, като тези пътници нямат никакво задължение да съдействат активно при издирването на информацията за това.
- 4) Член 8, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за целите на тази разпоредба тежестта на доказване на факта, че премаршрутирането е осъществено при първа възможност, е възложена на оперирания въздушен превозвач.

Подписи

i — След първоначалната електронна публикация на този текст е направено изменение в точки 3, 19, 27, 28, 42, 53, 58 и 61.