



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

22 април 2021 година *

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 6 — Закъснял полет — Член 8, параграф 3 — Пренасочване на полет към друго летище, обслужващо същия град, агломерация или регион — Понятие „отмяна“ — Извънредни обстоятелства — Обезщетяване на пътниците, ползващи въздушен транспорт, при отмяна или голямо закъснение на полет при пристигане — Задължение за поемане на разходите за прехвърляне от действителното летище на пристигане до летището на пристигане, за което е направена резервацията“

По дело C-826/19

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) с акт от 29 октомври 2019 г., постъпил в Съда на 13 ноември 2019 г., в рамките на производство по дело

WZ

срещу

Austrian Airlines AG,

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: М. Vilaras, председател на състава, N. Piçarra, D. Šváby (докладчик), S. Rodin и К. Jürimäe, съдии,

генерален адвокат: Р. Pikamäe,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за WZ, от F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- за австрийското правителство, от А. Posch, G. Kunnert и J. Schmoll, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от G. Braun, R. Pethke и N. Yerrell, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 3 декември 2020 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на членове 5—9 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 Запитването е отправено в рамките на спор между WZ и Austrian Airlines AG по повод на искане за обезщетение за неудобствата, произтичащи от пренасочването на полет към летище на пристигане, различно от това, за което е направена резервацията, но разположено в един и същ географски район.

Правна уредба

- 3 Съображения 1—4, 14 и 15 от Регламент № 261/2004 гласят:
 - „(1) Действия[та] 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.
 - (2) Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.
 - (3) Докато Регламент (ЕИО) № 295/91 на Съвета от 4 февруари 1991 г. относно създаване на общи правила за система за обезщетяване при отказ за качване на борда при редовен въздушен транспорт [ОВ L 36, 1991 г., стр. 5] създаде основна защита за пътниците, броят на пътниците, на които се отказва достъп на борда против тяхната воля, остава твърде голям, както и на тези, засегнати от отменени полети без предварително предупреждение и от големи закъснения.
 - (4) Следователно Общността следва да повиши стандартите на защита, установени с този регламент, за да се увеличат правата на пътниците и да се гарантира, че въздушните превозвачи оперират при хармонизирани условия на либерализиран пазар.
- [...]
- (14) Съгласно Конвенцията от Монреал, задълженията на опериращите въздушни превозвачи би следвало да бъдат ограничени или отменени, в случаите когато дадено събитие е причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки. Такива обстоятелства може да възникнат по-специално в случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с [осъществяването] на съответния полет, рискове за сигурността, неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач.

(15) Извънредни обстоятелства се смята, че съществуват, когато въздействието на решение за управление на въздушния трафик във връзка с определен самолет в определен ден води до голямо закъснение, закъснение, продължаващо до другия ден, или отмяна на един или повече полети с този самолет, въпреки че са взети необходимите мерки от съответния въздушен превозвач за избягване на закъснения или отменени полети“.

4 Член 2 от същия регламент, озаглавен „Определения“, гласи:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

з) „краен пункт на пристигане“ означава дестинацията на билета, представен на регистрацията или, при директно свързващи полети, дестинацията на последния полет; не се взимат предвид съществуващи алтернативни свързващи полети, ако първоначално планираното време на пристигане се спази;

[...]

л) „отмяна“ означава не[осъществяване] на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.

5 Член 4 от посочения регламент, озаглавен „Отказан достъп на борда“, предвижда в параграф 3:

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

6 Член 5 от този регламент, озаглавен „Отмяна“, предвижда следното в параграфи 1 и 3:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

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

б) получават помощ от оперирания въздушен превозвач по член 9, параграф 1, буква а) и член 9, параграф 2, както и при премаршрутиране, когато нормално очакваното начало на новия полет е най-малко в деня след заминаването, така както е било планирано за отменения полет, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б) и член 9, параграф 1, буква в); и

в) имат право на обезщетение от оперирания въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:

[...]

iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане [...] по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[...]

3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен [А]а изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички [разумни] мерки“.

7 Член 6 от Регламент № 261/2004 е озаглавен „Закъснение“ и предвижда:

„1. Когато опериращ въздушен превозвач очаква по разумни причини даден полет да закъснее повече от времето за излитане по разписание:

- а) за два или повече часа при полети до 1 500 километра; или
- б) за три или повече часа при всички полети на територията на Общността над 1500 километра и при всички други полети между 1500 и 3500 километра; или
- в) за четири часа или повече при всички полети, попадащи под букви а) или б),

на пътниците се предлага от опериращия въздушен превозвач:

- i) помощ по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2; и
- ii) когато нормално очакваното начало на полета е минимум денят след предварително обявеното начало на полета, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б) и член 9, параграф 1, буква в); и
- iii) когато закъснението е минимум пет часа, помощта, посочена в член 8, параграф 1, буква а).

2. При всички обстоятелства, помощта се предлага в рамките на времето, посочено по-горе по отношение на всяка категория разстояние“.

8 Член 7 от този регламент, озаглавен „Право на обезщетение“, предвижда в параграфи 1 и 2:

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

- а) 250 EUR за всички полети до 1500 километра;
- б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра;
- в) 600 EUR за всички полети, попадащи под букви а) или б).

При определяне на разстоянието базата е последният краен пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание.

2. Когато на пътниците се предложи премаршрутиране до крайния пункт на пристигане с друг полет съгласно член 8, времето на пристигане не превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет

- а) с два часа за всички полети до 1500 километра; или
- б) с три часа за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра; или
- в) с четири часа за всички полети, попадащи под букви а) и б),

опериращият въздушен превозвач може да намали обезщетението, предвидено в параграф 1, с 50 %.

- 9 Член 8 от посочения регламент, озаглавен „Право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране“, предвижда:

„1. 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 със,
 - 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.

[...]

3. Когато, в случай на обслужване на град, агломерация или регион от няколко летища, опериращ въздушен превозвач предлага на пътник полет до летище като алтернатива на това, за което е направена резервацията, опериращият въздушен превозвач поема разходите за прехвърлянето на пътника от алтернативното летище или до това, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван[...] с пътника“.

- 10 Член 9 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на грижа“, гласи:

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

[...]

- в) превоз между летището и мястото за настаняване (хотел или друго място)“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 11 WZ прави единна резервация в Austrian Airlines за пътуване, включващо два полета, които трябва да се проведат на 21 май 2018 г., първият — между Клагенфурт (Австрия) и Виена (Австрия), с излитане по разписание в 18,35 ч. и кацане по разписание в 19,20 ч., а вторият — между Виена и Берлин (Германия), с излитане по разписание в 21,00 ч. и кацане по разписание на летище Берлин Тегел в 22,20 ч.
- 12 Тъй като метеорологичните условия по време на предпоследната ротация на въздухоплавателното средство, което трябва да изпълни полета между Виена и Берлин, са довели до закъснение, отразяващо се върху извършените от това въздухоплавателното средство последващи полети, резервираният от WZ полет излита от летището във Виена в 22,07 ч. и тъй като не може да кацне на летище Берлин Тегел поради действащата забрана за нощни полети, е пренасочен към летище Берлин Шьонефелд (Германия), намиращо се в провинция Бранденбург (Германия) в близост до провинция Берлин (Германия), където пристига в 23,18 ч.

- 13 WZ сезира Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия) с иск Austrian Airlines да бъде осъдено да му заплати сумата от 250 EUR като обезщетение по член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 във връзка с член 7, параграф 1 от този регламент. Това искане се основава, от една страна, на закъснението на полета при пристигането (23,18 ч. вместо 22,20 ч.) и от друга страна, на обстоятелството, че Austrian Airlines не е изпълнило задължението си да му предложи допълнителен транспорт от летище Берлин Шьонефелд до летище Берлин Тегел. Според WZ член 8, параграф 3 от посочения регламент не бил приложим към неговото положение, тъй като летище Берлин Шьонефелд не се намира в провинция Берлин.
- 14 В своя защита Austrian Airlines иска искът да бъде отхвърлен, като изтъква, първо, че WZ е достигнал крайния си пункт на пристигане със закъснение от само 58 минути, второ, че WZ е можел лесно да стигне до дома си, намиращ се на 24 км от летище Берлин Шьонефелд, като използва допълнително превозно средство, трето, че закъснението се дължи на извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, а именно съществени метеорологични проблеми, възникнали по време на предпоследната ротация на въздухоплавателното средство.
- 15 С решение от 24 юни 2019 г. Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат) отхвърля иска, като приема, от една страна, че разглежданото в главното производство пренасочване на полета не представлява съществена промяна на маршрута на полета, поради което той трябва да се счита за закъснял, а не за отменен, и от друга страна, че закъснението не е от три часа или повече.
- 16 WZ подава жалба срещу това решение до Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия).
- 17 Този съд има съмнения, първо, дали разглежданите в главното производство обстоятелствата трябва се считат за отмяна, закъснение или специфичен случай, второ, дали Austrian Airlines може да се позове на настъпването на извънредни обстоятелства по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, и трето, дали въздушният превозвач трябва да заплати обезщетение за евентуално нарушаване на задълженията си за помощ и грижа.
- 18 При тези условия Landesgericht Korneuburg (Областен съд, Корнойбург) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Трябва ли член 8, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че следва да се приложи към две летища, разположени и двете в непосредствена близост до центъра на града, но само едно на територията на града, а другото в съседната провинция?
 - 2) Трябва ли член 5, параграф 1, буква в), член 7, параграф 1 и член 8, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] да се тълкуват в смисъл, че в случай на кацане на друго летище в същия град, в същата агломерация или в същия регион е налице право на обезщетение поради отмяна на полета?
 - 3) Трябва ли член 6, параграф 1, член 7, параграф 1 и член 8, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] да се тълкуват в смисъл, че в случай на кацане на друго летище в същия град, в същата агломерация или в същия регион е налице право на обезщетение поради голямо закъснение?
 - 4) Трябва ли член 5, член 7 и член 8, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] да се тълкуват в смисъл, че за да се определи дали даден пътник е претърпял загуба на време — от три или повече часа — по смисъла на решение [от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716)], закъснението следва да бъде изчислено с оглед на момента на

кацането на другото летище, или с оглед на момента, в който пътникът е превозен до летището, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с пътника?

- 5) Трябва ли член 5, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че въздушният превозвач, който изпълнява полети в рамките на система на ротация, може да се позове на събитие, *in concreto* намаляване на честотата на заходите за кацане в резултат на буря, настъпило при предпоследната ротация на съответния полет?
- 6) Трябва ли член 8, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че в случай на кацане на алтернативно летище въздушният превозвач по собствена инициатива трябва да предложи превоз до друго място, или пътникът трябва да поиска превоза?
- 7) Трябва ли член 7, параграф 1, член 8, параграф 3 и член 9, параграф 1, буква в) от [Регламент № 261/2004] да се тълкуват в смисъл, че пътникът има право на обезщетение поради нарушението на задълженията за помощ и грижа, уредени в членове 8 и 9?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

- 19 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че когато полет е пренасочен към летище, обслужващо един и същ град като летището, за което е направена резервацията, поемането на разходите за прехвърляне на пътниците между двете летища, предвидено в тази разпоредба, зависи от условието първото летище да се намира на територията на същия град, същата агломерация или същия регион като второто летище.
- 20 В това отношение, макар член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 да предвижда, че поемането на разходите за прехвърляне на пътници между летището на действително пристигане и летището на пристигане, за което е направена резервацията, или друг близък краен пункт, съгласуван между опериращия въздушен превозвач и пътника, се прилага „в случай на обслужване на град, агломерация или регион от няколко летища“, нито тази разпоредба, нито член 2 от този регламент, който съдържа определения на известен брой понятия за целите на същия, нито някоя друга разпоредба от посочения регламент не уточняват какво трябва да се разбира под „обслужване на град, агломерация или регион от няколко летища“.
- 21 Освен това, тъй като по отношение на тези понятия в член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 няма никакво препращане към националното право, те трябва да бъдат тълкувани самостоятелно, така че да се прилагат по еднакъв начин в Европейския съюз (вж. по аналогия решение от 4 септември 2014 г., *Germanwings* (C-4520/13, EU:C:2014:2141, т. 16 и 17).
- 22 В този контекст следва да се припомни, че определянето на значението и обхвата на термините, за които правото на Съюза не предоставя никакво определение, следва да се осъществява в съответствие с обичайното им значение в общоупотребимия език, като се държи сметка за контекста, в който те се използват, и за целите, преследвани от правната уредба, от която представляват част (решение от 22 декември 2008 г., *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 17).
- 23 Що се отнася до обичайното значение в общоупотребимия език на понятията „град, агломерация или регион“, макар да е вярно, че взети поотделно, тези термини обозначават територии, чийто обхват е установен посредством границите, определени от конституционните, законови или

подзаконови норми на държавата, от които са част тези територии, същите термини, взети заедно под формата на изброяване и уточнени посредством израза „обслужване [...] от няколко летища“ в член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004, трябва да се разбират като насочващи не толкова към субдържавно териториално образувание, определено от административна, дори политическа гледна точка, колкото към територия, характеризираща се с наличието на летища, които се намират в непосредствена близост с нея и за чието обслужване са предназначени.

24. Ето защо обстоятелството, че действителното летище на пристигане и летището на пристигане, за което е направена резервацията, се намират на територията на различни субдържавни териториални образувания, е без значение за прилагането на член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004.
25. Това тълкуване се потвърждава от целите, които си поставя Регламент № 261/2004.
26. Всъщност, от една страна, както следва от съображения 1, 2 и 4 от Регламент № 261/2004, същият има за цел да гарантира високо равнище на защита на пътниците и на потребителите, като увеличи правата им в редица случаи, пораждащи сериозно безпокойство и неудобство, и като стандартизирано и незабавно поправя претърпените от тях вреди (вж. в този смисъл решение от 22 юни 2016 г., Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, т. 26).
27. Да се възприеме ограничително тълкуване на понятията „град, агломерация или регион“, подобно на препоръчаното от жалбоподателя в главното производство, в смисъл че действителното летище на пристигане и летището на пристигане, за което е направена резервацията, трябва да се намират на територията на същия град, същата агломерация или същия регион, като всяко от тези понятия се разбира по смисъла на националното право, би лишило пътника — чийто полет се пренасочва към заместващо летище, което, макар да се намира в близост до летището, за което е направена резервацията, се намира на територията на друг град, друга агломерация или друг регион — от правото на поемане на разходите за прехвърляне по член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 и поради това би застрашило постигането на преследваната с този регламент цел да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт.
28. От друга страна, съгласно съображение 4 от Регламент № 261/2004 има за цел и да гарантира, че въздушните превозвачи оперират при хармонизирани условия на либерализиран пазар. Да се отдаде предпочитание на стеснителното тълкуване на понятията „град, агломерация или регион“, както е изложено в предходната точка, би довело до това поемането на разходите за прехвърляне по член 8, параграф 3 от този регламент от опериращия въздушен превозвач да се постави в зависимост от специфичните за всяка държава членка конституционни, законови или подзаконови норми.
29. Накрая, същото това ограничително тълкуване на израза „обслужване на град, агломерация или регион от няколко летища“ би лишило от полезно действие член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Всъщност би било особено трудно и дори невъзможно опериращият въздушен превозвач да предложи на пътника пренасочването на полет към заместващо летище, намиращо се извън територията на града, агломерацията или региона, където се намира летището на пристигане, за което е направена резервацията, но и същевременно в непосредствена близост с територията на града, агломерацията или региона, където се намира летището, за което е направена резервацията.
30. С оглед на гореизложеното на първия въпрос следва да се отговори, че член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че когато полет е пренасочен към летище, обслужващо същия град като летището, за което е направена резервацията, поемането на

разходите за прехвърляне на пътниците между двете летища, предвидено в тази разпоредба, не зависи от условието първото летище да се намира на територията на същия град, същата агломерация или същия регион като второто летище.

По втория и третия въпрос

- 31 С втория и третия въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 1, буква в), член 7, параграф 1 и член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че кацането на пренасочен полет на летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, същата агломерация или същия регион, може да предостави на пътника право на обезщетение поради отмяна или голямо закъснение на този полет.
- 32 В самото начало следва да се отбележи, че в акта за преюдициално запитване запитващата юрисдикция се позовава и на член 6, параграф 1 от Регламент № 261/2004, който се отнася до хипотезата на голямо закъснение на полет при излитане. От акта за преюдициално запитване обаче е видно, че всъщност тази юрисдикция си задава въпроса дали кацането на пренасочен полет на заместващо летище, което е в непосредствена близост с територията, на която се намира летището на пристигане, за което е направена резервацията, може да предостави на съответния пътник право на обезщетение, основано било на отмяна на полет по смисъла на член 5, параграф 1, буква в) от този регламент, било на голямо закъснение при пристигане от три часа или повече, по смисъла на решение *Sturgeon* и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716). Ето защо член 6, параграф 1 от Регламент № 261/2004 не е релевантен за предоставянето на запитващата юрисдикция на отговор, който да е от полза за решаването на спора в главното производство.
- 33 След това уточнение следва да се припомни, на първо място, че член 2, буква л) от посочения регламент определя „отмяна[та]“ като „не[осъществяване] на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.
- 34 В това отношение Съдът вече е приел, че полетът по същество е операция по въздушен транспорт и така в известен смисъл е „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут (решение от 10 юли 2008 г., *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, т. 40). Освен това той е уточнил, че маршрутът е основен елемент на полета, доколкото полетът се извършва в съответствие с предварително определен от превозвача план (решение от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon* и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 30).
- 35 В този смисъл понятието „маршрут“ обозначава пътя, който самолетът следва да измине от летището на излитане до летището на пристигане по установено разписание, поради което, за да може един полет да се приеме за извършен, не е достатъчно самолетът да е заминал в съответствие с предвидения маршрут, а той трябва и да е достигнал определения в посочения маршрут краен пункт на пристигане (решение от 13 октомври 2011 г., *Sousa Rodríguez* и др. C-83/10, EU:C:2011:652, т. 28).
- 36 Поради това полетът не може да се приеме за извършен, когато е бил пренасочен към летище, различно от летището на пристигане, за което е била направена резервацията, така че този полет трябва по принцип да се разглежда като отменен полет по смисъла на член 2, буква л) от Регламент № 261/2004, който може да породи право на обезщетение на основание член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7 от този регламент.

- 37 При все това в особения случай, когато летището, към което полетът е бил пренасочен, обслужва същия град, агломерация или регион като летището на пристигане, за което е била направена резервацията, не би било в съответствие нито с целта на посочения регламент, нито с принципа на равно третиране пренасочването да се приравни на отмяна на полета.
- 38 Всъщност, от една страна, следва да се изтъкне, че освен основната цел, преследвана с Регламент № 261/2004, а именно, както бе припомнено в точка 26 от настоящото решение, да се гарантира високо равнище на защита на пътниците и на потребителите, този регламент преследва и имплицитни второстепенни цели, сред които е и превантивното намаляване на броя на отменените полети (вж. в този смисъл решение от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 83).
- 39 Освен това следва да се добави, че с приемането на посочения регламент законодателят на Съюза е целял също така да постигне равновесие между интересите на пътниците, ползващи въздушен транспорт, и интересите на въздушните превозвачи (решения от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 67 и от 23 октомври 2012 г., Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 39).
- 40 В този контекст е важно да се посочи, че член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка със съображения 1—4 от същия регламент преследва специфична цел, доколкото цели да предотврати сериозното безпокойство и неудобство, които би могъл да претърпи пътникът в случай на отмяна на полета, а не да компенсира последиците от тези неудобства, като разубеди опериращия въздушен превозвач да извърши тази отмяна и като му предостави определена свобода на действие, за да предложи на пътника премаршрутиране до неговия краен пункт на пристигане чрез пренасочване на полета към заместващо летище, обслужващо същия град, агломерация или регион, както и поемане на разходите за прехвърляне от това летище до летището на пристигане, за което е направена резервацията, или до някой друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с пътника.
- 41 От друга страна, съгласно постоянната съдебна практика всеки правен акт на Съюза трябва да се тълкува в съответствие с цялото първично право, включително в съгласие с принципа на равно третиране, който изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано (вж. решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 48).
- 42 В противоречие с принципа на равно третиране обаче би било полет, пренасочен към летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, да се приравни на отменен полет. Всъщност подобно приравняване би довело, както отбелязва генералният адвокат в точки 59 и 60 от заключението си, до признаване на пътника от този полет на право на обезщетение по член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004, включително когато след прехвърлянето пътникът пристигне на летището, за което е направена резервацията, или в някой друг съгласуван краен пункт на пристигане със закъснение от по-малко от три часа, като същевременно това право на обезщетение се отказва на пътника от полет, който е пристигнал на летището, за което е направена резервацията, със закъснение от по-малко от три часа, макар този последен пътник да е понесъл неудобство, което е сходно с това на първия пътник.
- 43 За сметка на това, на второ място, сериозни затруднения и неудобства възникват, когато пътникът от полет, който е пренасочен към заместващо летище, обслужващо същия град, агломерация или регион, има голямо закъснение при пристигане и достигне крайния си пункт на пристигане със закъснение от три или повече часа спрямо първоначално планираното време на пристигане. При това положение пътникът по принцип има право на обезщетение съгласно

Регламент № 261/2004, когато претърпи голямо закъснение при пристигане от три или повече часа по смисъла на решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716).

- 44 С оглед на гореизложеното на втория и третия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 1, буква в), член 7, параграф 1 и член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че кацането на пренасочен полет на летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, не може да предостави на пътника право на обезщетение за отмяна на полет. Въпреки това пътникът от полет, пренасочен към заместващо летище, обслужващо същия град, агломерация или регион като летището, за което е направена резервацията, по принцип има право на обезщетение съгласно този регламент, когато достигне своя краен пункт на пристигане три часа или повече след първоначално планираното от опериращия въздушен превозвач време на пристигане.

По четвъртия въпрос

- 45 С четвъртия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали членове 5 и 7 и член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че за да се определи продължителността на закъснението, претърпяно при пристигането от пътник от пренасочен полет, кацнал на летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, за отправна точка следва да се вземе времето на пристигане на заместващото летище или времето на пристигане след прехвърляне на летището, за което е направена резервацията, или евентуално в друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с опериращия въздушен превозвач.
- 46 На първо място, от текста на член 5, параграф 1, буква в), както и от членове 7 и 8 от Регламент № 261/2004 следва, че тези разпоредби се отнасят до понятието „краен пункт на пристигане“, което се определя в член 2, буква з) от този регламент като отнасящо се до дестинацията на билета, представен на регистрацията, или, при директно свързващи полети, дестинацията на последния полет.
- 47 На второ място, Съдът е уточнил, че тъй като неудобството, причинено от загубата на време, се обективира при пристигане в крайния пункт, за целите на предвиденото в член 7 от Регламент № 261/2004 обезщетение продължителността на закъснението трябва да се преценява по отношение на предварително планираното време за пристигане в тази дестинация по разписание (решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 33 и цитираната съдебна практика), като уточнява, че то съответства на времето, което е определено в разписанието на полета и е посочено в билета, предоставен на съответния пътник (определение от 1 октомври 2020 г., FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, т. 25).
- 48 При това положение, за да се определи продължителността на закъснението, претърпяно при пристигането от пътник от пренасочен полет, кацнал на летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, следва да се вземе предвид времето, в което след прехвърлянето си пътникът достига до летището, за което е направена резервацията, или евентуално до друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с опериращия въздушен превозвач.
- 49 С оглед на изложените по-горе съображения членове 5 и 7 и член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че за да се определи продължителността на закъснението, претърпяно при пристигането от пътник от пренасочен полет, кацнал на летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, за отправна точка трябва да се приеме времето, в което след

прехвърлянето си пътникът достига действително летището, за което е направена резервацията, или евентуално друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с опериращия въздушен превозвач.

По петия въпрос

- 50 С петия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си да плати обезщетение на пътниците при голямо закъснение на полет при пристигане, опериращият въздушен превозвач може да се позове на извънредно обстоятелство, което е засегнало не посочения закъснял полет, а предходен полет, опериран от самия него със същото въздухоплавателно средство, в рамките на неговата предпоследна ротация.
- 51 В самото начало следва да се изтъкне, че продължителността на закъснението при пристигане, предмет на разглеждане в главното производство, не следва категорично от преписката, с която разполага Съдът. При тези условия и без да се засяга определянето на тази продължителност от запитващата юрисдикция с оглед на отговора на четвъртия въпрос, на петия въпрос следва да се отговори, изхождайки от предпоставката, че полетът е имал голямо закъснение.
- 52 Следва да се припомни, че съгласно член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 опериращият въздушният оператор може да се освободи от задължението си да плати обезщетение на пътниците на основание член 5, параграф 1 и член 7 от Регламент № 261/2004, ако може да докаже по-специално че отмяната или голямото закъснение на съответния полет се дължи на „извънредни обстоятелства“.
- 53 В това отношение следва да се отбележи, от една страна, че нито съображения 14 и 15, нито член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 ограничават признатата на опериращите въздушни оператори възможност да се позоват на „извънредно обстоятелство“ само до хипотезата, в която това обстоятелство засяга закъснелия или отменен полет, както и че те не изключват тази възможност в хипотезата, в която посоченото обстоятелство евентуално засяга предходен полет, опериран със същото въздухоплавателно средство (решение от 11 юни 2020 г., *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, т. 51).
- 54 От друга страна, постигането на равновесие между интересите на пътниците, ползващи въздушен транспорт, и интересите на въздушните превозвачи, което, както бе припомнено в точка 39 от настоящото решение, е ръководещо при приемането на Регламент № 261/2004, предполага да се вземе предвид начинът на използване на въздухоплавателните средства от въздушните превозвачи, и по-специално обстоятелството, че едно и също въздухоплавателно средство може да извърши няколко последователни полета в един и същи ден, което означава, че всяко извънредно обстоятелство, засягащо въздухоплавателно средство при предходен полет, се отразява на полета или полетите след него (решение от 11 юни 2020 г., *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, т. 52).
- 55 Следователно, за да се освободи от задължението си за плащане на обезщетение на пътниците в случай на голямо закъснение или отмяна на полет, въздушният превозвач трябва да може да се позове на „извънредно обстоятелство“, което е засегнало опериран от самия него със същото въздухоплавателно средство предходен полет в рамките на предпоследната ротация на това въздухоплавателно средство (вж. по аналогия решение от 11 юни 2020 г., *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, т. 53).
- 56 Като се имат обаче предвид не само целта за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, посочена в съображение 1 от Регламент № 261/2004, но и текстът на член 5, параграф 3 от този регламент, изтъкването на такова извънредно обстоятелство предполага да

е налице пряка причинно-следствена връзка между настъпването на това обстоятелство, засегнало предходен полет, и закъснението или отмяната на следващия полет, което запитващата юрисдикция трябва да прецени с оглед на фактите, с които разполага, и по-специално като вземе предвид начина на използване на съответното въздухоплавателно средство (вж. в този смисъл решение от 11 юни 2020 г., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, т. 54).

- 57 Предвид изложеното по-горе на петия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си да плати обезщетение на пътниците при голямо закъснение на полет при пристигането, опериращият въздушен превозвач може да се позове на извънредно обстоятелство, което е засегнало не посочения закъснял полет, а предишен полет, опериран от самия него със същото въздухоплавателно средство, в рамките на неговата предпредпоследна ротация, при условие че е налице пряка причинно-следствена връзка между настъпването на това обстоятелство и голямото закъснение на следващия полет при пристигането, което запитващата юрисдикция трябва да прецени, като има предвид по-специално начина на използване на разглежданото въздухоплавателно средство от съответния опериращ въздушен превозвач.

По шестия въпрос

- 58 С шестия въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че в случай на кацане на пренасочен полет на летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, опериращият въздушен превозвач е длъжен да предложи по собствена инициатива на пътника да поеме разходите за прехвърляне до летището на пристигане, за което е направена резервацията, или евентуално до друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с пътника.
- 59 Следва да се припомни, че съгласно самия текст на член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004, когато опериращ въздушен превозвач предлага на пътник полет до летище като алтернатива на това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, този превозвач „поема разходите за прехвърлянето на пътника от алтернативното летище или до това, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван[...] с пътника“.
- 60 Макар от текста на тази разпоредба изрично да следва, че тя предоставя на пътниците право на поемане на разходите за прехвърлянето от опериращия въздушен превозвач, той все пак не дава, както отбелязва генералният адвокат в точка 63 от заключението си, никаква информация за това дали посоченият превозвач трябва да предложи на пътниците по своя инициатива да поеме посочените разходи за прехвърляне.
- 61 От постоянната съдебна практика обаче следва, че разпоредбите, които предоставят права на пътниците, ползващи въздушен транспорт, трябва да се тълкуват разширително (решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 45).
- 62 Освен това за целите на това тълкуване следва да се има предвид целта на Регламент № 261/2004, припомнена в точка 26 от настоящото решение, да се гарантира високо равнище на защита на пътниците.
- 63 В този смисъл член 8, параграф 3 във връзка със съображения 1 и 2 от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че опериращият въздушен превозвач, който е предложил на пътника полет до летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, по собствена инициатива трябва да поеме

разходите за прехвърляне на този пътник между летището на пристигане и летището, за което е направена резервацията, или друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с посочения пътник.

- 64 Всъщност пренасочването на полет към летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, може да предизвика неудобства за съответните пътници, когато по-специално прехвърлянето до летището, за което е направена резервацията, може да се окаже скъпо и сложно за организиране, било защото заместващото летище само по себе си е не толкова добре обслужвано като летището на пристигане, за което е направена резервацията, било защото кацането на пренасочения полет в късен час води до ограничаване на предлагането на превоз, който дава възможност да се извърши прехвърлянето.
- 65 В допълнение това тълкуване зачита постигането на равновесие между на интересите на пътниците, използващи въздушен транспорт, и тези на опериращите въздушни превозвачи, което, както бе припомнено в точка 39 от настоящото решение, е било ръководещо при приемането на Регламент № 261/2004. Всъщност, като гарантира на първите, че след кацането на заместващото летище те ще бъдат превозени до летището, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт, съгласуван с опериращия въздушен превозвач, то позволява на вторите да избегнат задължението да платят обезщетението по член 7 от този регламент, като направят така, че без да търпят закъснение от три часа и повече спрямо първоначално планираното време на пристигане, пътниците да могат да достигнат до летището, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с опериращия въздушен превозвач.
- 66 С оглед на гореизложеното на шестия въпрос следва да се отговори, че член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че в случай на кацане на пренасочен полет на летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, опериращият въздушен превозвач е длъжен да предложи по собствена инициатива на пътника да поеме разходите за прехвърлянето до летището на пристигане, за което е направена резервацията, или евентуално до друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с посочения пътник.

По седмия въпрос

- 67 Със седмия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че неизпълнението на предвидените в тези разпоредби задължения за помощ и грижа на опериращия въздушен превозвач може да предостави право на обезщетение с фиксиран размер на основание член 7, параграф 1 от този регламент.
- 68 В самото начало следва да се изтъкне, че в акта за преюдициално запитване запитващата юрисдикция се позовава и на член 9, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, който предвижда, че на пътниците се предлага безплатно превоз от летището до мястото на настаняване, когато в този регламент се прави позоваване на тази разпоредба, тоест когато са изпълнени условията по член 4, параграф 3 или член 5, параграф 1, буква б), или член 6, параграф 1, подточка ii) от посочения регламент. От акта за преюдициално запитване обаче е видно, че запитващата юрисдикция всъщност си задава въпроса дали неизпълнението от страна на опериращия въздушен превозвач на неговото задължение по член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 да поеме разходите за прехвърляне на пътниците от летището на пристигане до летището, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с пътника, може да предостави право на обезщетение с фиксиран размер на основание член 7, параграф 1 от този регламент.

- 69 На първо място, следва да се припомни, че когато превозвач не изпълни задълженията си по член 8 от Регламент № 261/2004, пътниците, ползващи въздушен транспорт, могат да упражнят правото си на обезщетение (вж. в този смисъл решение от 13 октомври 2011 г., *Sousa Rodríguez и др.*, C-83/10, EU:C:2011:652, т. 44).
- 70 На второ място, пътник, ползващ въздушен транспорт, може да получи като обезщетение за неизпълнението от страна на въздушния превозвач на неговото задължение за полагане на грижа, посочено в член 5, параграф 1, буква б) и член 9 от Регламент № 261/2004, единствено възстановяване на сумите, които с оглед на конкретните обстоятелства във всеки отделен случай се оказват необходими, подходящи и разумни за запълването на пропуската на въздушния превозвач при полагането на грижа за посочения пътник (решение от 31 януари 2013 г., *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 51).
- 71 В този смисъл, както изтъква генералният адвокат в точка 77 от заключението си, трябва да има съответствие между размера на дължимото от опериращия въздушен превозвач обезщетение и този на разходите, направени от съответния пътник, което неизбежно изключва обезщетението с фиксиран размер, предвидено в член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004.
- 72 От гореизложеното следва, че неизпълнението на предвиденото в член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 задължение за поемане на разходите за прехвърляне от действителното летище на пристигане до летището, за което е направена резервацията, или до някой друг близък пункт на пристигане, съгласуван с пътника, дава на последния право на възстановяване на сумите, които с оглед на конкретните обстоятелства по случая се оказват необходими, подходящи и разумни за запълването на пропуската на опериращия въздушен превозвач при полагането на грижа за посочения пътник.
- 73 С оглед на гореизложеното на седмия въпрос следва да се отговори, че член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че неизпълнението от опериращия въздушен превозвач на неговото задължение да поеме разходите за прехвърляне на пътник от летището на пристигане до летището, за което е направена резервацията, или до друг краен пункт на пристигане, съгласуван с пътника, не предоставя на последния право на обезщетение с фиксиран размер на основание член 7, параграф 1 от този регламент. Това неизпълнение обаче поражда в полза на пътника право на възстановяване на сумите, които са платени от него и с оглед на конкретните обстоятелства във всеки отделен случай се оказват необходими, подходящи и разумни за запълването на пропуската на превозвача.

По съдебните разноски

- 74 С оглед на обстоятелството, че за страните по 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 (четвърти състав) реши:

- 1) Член 8, параграф 3 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 когато полет е пренасочен към летище, обслужващо същия град като летището, за което е направена резервацията, поемането на разходите за**

прехвърляне на пътниците между двете летища, предвидено в тази разпоредба, не зависи от условието първото летище да се намира на територията на същия град, същата агломерация или същия регион като второто летище.

- 2) Член 5, параграф 1, буква в), член 7, параграф 1 и член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че кацането на пренасочен полет на летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, не може да предостави на пътника право на обезщетение за отмяна на полет. Въпреки това пътникът от полет, пренасочен към заместващо летище, обслужващо същия град, агломерация или регион като летището, за което е направена резервацията, по принцип има право на обезщетение съгласно този регламент, когато достигне своя краен пункт на пристигане три часа или повече след първоначално планираното от опериращия въздушен превозвач време на пристигане.
- 3) Членове 5 и 7 и член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че за да се определи продължителността на закъснението, претърпяно при пристигането от пътник от пренасочен полет, който е кацнал на летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, за отправна точка трябва да се приеме времето, в което след прехвърлянето си пътникът достига действително летището, за което е направена резервацията, или евентуално друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с опериращия въздушен превозвач.
- 4) Член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че за да се освободи от задължението си да плати обезщетение на пътниците при голямо закъснение на полет при пристигането, опериращият въздушен превозвач може да се позове на извънредно обстоятелство, което е засегнало не посочения закъснял полет, а предишен полет, опериран от самия него със същото въздухоплавателно средство, в рамките на неговата предпоследна ротация, при условие че е налице пряка причинно-следствена връзка между настъпването на това обстоятелство и голямото закъснение на следващия полет при пристигането, което запитващата юрисдикция трябва да прецени, като има предвид по-специално начина на използване на разглежданото въздухоплавателно средство от съответния опериращ въздушен превозвач.
- 5) Член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че в случай на кацане на пренасочен полет на летище, различно от това, за което е направена резервацията, но което обслужва същия град, агломерация или регион, опериращият въздушен превозвач е длъжен да предложи по собствена инициатива на пътника да поеме разходите за прехвърлянето до летището на пристигане, за което е направена резервацията, или евентуално до друг близък краен пункт на пристигане, съгласуван с посочения пътник.
- 6) Член 8, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че неизпълнението от опериращия въздушен превозвач на неговото задължение да поеме разходите за прехвърляне на пътник от летището на пристигане до летището, за което е направена резервацията, или до друг краен пункт на пристигане, съгласуван с пътника, не предоставя на последния право на обезщетение с фиксиран размер на основание член 7, параграф 1 от този регламент. Това неизпълнение обаче поражда в полза на пътника право на възстановяване на сумите, които са платени от него и с оглед на конкретните обстоятелства във всеки отделен случай се оказват необходими, подходящи и разумни за запълването на пропуската на превозвача.

Подписи