



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Р. РИКАМĂЕ
представено на 23 септември 2021 година¹

Дело C-263/20

Airhelp Limited
срещу
Laudamotion GmbH

(Преюдициално запитване, отправено от Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия))

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отмяна или голямо закъснение на полети — Резервация на полет чрез електронна платформа — Изтегляне на полета за по-ранен час — Получаване на информацията за изтеглянето на полета за по-ранен час на електронен адрес — Обхват на задължението за информирание на оперирация въздушен превозвач — Директива 2000/31/ЕО — Услуги на информационното общество — Член 11 — Подаване на поръчка — Презумпция за получаване“

I. Въведение

1. Преюдициалното запитване, отправено от Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия), се отнася до тълкуването на член 5, параграф 1, буква в) и на член 7 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) № 295/91², както и на член 11 от Директива 2000/31/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 8 юни 2000 година за някои правни аспекти на услугите на информационното общество, и по-специално на електронната търговия на вътрешния пазар („Директива за електронната търговия“)³.

2. Запитването е отправено в рамките на спор между Airhelp Limited и Laudamotion GmbH по повод отказа на последното да обезщети пътници, ползващи въздушен транспорт, чиито права са прехвърлени на Airhelp, поради изтеглянето на полета им за по-ранен час. Правният въпрос дали изтеглянето на полета за по-ранен час може да породи право на обезщетение по член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004, е разгледан

¹ Език на оригиналния текст: френски.

² ОВ L 46, 2004 г., стр. 1.; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218.

³ ОВ L 178, 2000 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 29, стр. 257.

задълбочено в заключенията ми по съединени дела C-188/20, Azurair и C-196/20, Eurowings, както и по дела C-146/20, Corendon Airlines и C-270/20, Austrian Airlines (все още непубликувани).

3. В съответствие с искането на Съда настоящото заключение ще се ограничи до анализа на втория преюдициален въпрос, с който запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали спазването на задължението за своевременно информиране на пътника за отмяната трябва да се преценява само с оглед на член 5, параграф 1, буква в), подточки i)–iii) от Регламент № 261/2004, като така се изключи прилагането на националната правна уредба относно получаването на електронни съобщения, която е приета с оглед на транспонирането на Директива 2000/31.

II. Правна уредба

A. Регламент 261/2004

4. Член 2 от Регламент № 261/2004 предвижда:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

а) „отмяна“ означава неексплоатация на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.

5. Член 5 от този регламент предвижда в параграфи 1 и 4:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

- а) получават помощ от оперирания въздушен превозвач по член 8; и
- 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:
 - i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; или
 - ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или

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 за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[...]

4. Тежестта на доказване във връзка с въпроса дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната на полета лежи върху оперирания въздушен превозвач“.

6. Член 7 от посочения регламент гласи следното:

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

a) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;

[...]“.

7. Член 13 от същия регламент предвижда:

„В случаите, когато опериращ въздушен превозвач плаща обезщетение или изпълнява други задължения, произтичащи от настоящия регламент, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от всяко лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото законодателство. По-специално, настоящият регламент по никакъв начин не ограничава оперирания въздушен превозвач да търси възстановяване от туроператор или друго лице, с което оперираният въздушен превозвач има договор. По същия начин, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща правото на туроператор или трето лице, различно от пътника, с когото опериращ въздушен превозвач има договор, да търси възстановяване или обезщетение от оперирания въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство“.

Б. Директива 2000/31

8. Член 11, параграф 1 от Директива 2000/31 гласи следното:

„Държавите членки гарантират, освен ако друго не е договорено между страните, които не са потребители, че в случаите когато получателят на услуга направи своята поръчка чрез технологични средства, се прилагат следните принципи:

- доставчикът на услуги трябва да потвърди получаването на поръчката на получателя без неоправдано забавяне и по електронен път,
- поръчката и потвърждаване[то] на получаването се считат за получени[,] когато страните, за които са адресирани, могат да имат достъп до тях [...]“.

III. Обстоятелствата в основата на спора, главното производство и преюдициалните въпроси

9. Двама пътници, ползващи въздушен транспорт, правят резервация за полет от Палма де Майорка (Испания) до Виена (Австрия), изпълняван от въздушния превозвач Laudamotion, чрез електронна платформа за резервации. При резервацията на тази платформа въпросните пътници предоставят личните си електронни адреси и телефонните си номера. Платформата прави резервация от името на пътниците при Laudamotion, като по време на тази резервация е генериран адрес на електронна поща специално за целите на посочената резервация. Това е единственият адрес за контакт с пътниците, който е известен на въздушния превозвач.

10. Полетът, който по разписание е трябвало да излети в 14,40 ч. на 14 юни 2018 г. и да кацне в 17,05 ч. същия ден, е изтеглен от въздушния превозвач с повече от шест часа, а именно за 08,25 ч.

11. Airhelp, на което двамата пътници са прехвърлили евентуалните си права на обезщетение на основание Регламент № 261/2004, предявява иск пред Bezirksgericht Schwechat (Районен съд, Швехат, Австрия). То изтъква, че въздушният превозвач Laudamotion дължи общо 500 EUR за двамата пътници на основание член 7, параграф 1, буква а) от този регламент, по-специално поради изтеглянето на полета с повече от шест часа, за което пътниците били информирани едва на 10 юни 2018 г. на предоставения от тях личен електронен адрес.

12. Laudamotion оспорва основателността на искането на Airhelp с мотива, че изтеглянето на полета за по-ранен час било съобщено своевременно на 23 и на 29 май 2018 г. на електронния адрес, предоставен от платформата за резервации.

13. След като Bezirksgericht Schwechat (Районен съд, Швехат) отхвърля иска на Airhelp, последното подава въззивна жалба пред запитващата юрисдикция, Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия). Тази юрисдикция иска по-специално да се установи дали изтеглянето на полет за по-ранен час представлява отмяна по смисъла на Регламент № 261/2004 и какъв е обхватът на задължението за информиране на опериращия въздушен превозвач.

14. В това отношение запитващата юрисдикция отбелязва, че споделя становището на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия)⁴, че повече от незначително изтегляне на планирания полет за по-ранен час може да породи право на обезщетение на основание на член 7, параграф 1 от този регламент и че отказ от първоначалния план за полет е налице и тогава, когато полет е изтеглен с няколко часа.

15. Колкото до преценката дали пътниците в главното производство са били надлежно информирани за изтеглянето на полета за по-ранен час, запитващата юрисдикция изтъква, че съгласно австрийското законодателство, с което се транспонира Директива 2000/31, презумпция за получаване възниква не само в хипотезите по член 11, параграф 1 от тази директива, но и при обикновена размяна на електронни писма. В конкретния случай това означавало, че пътник се счита за информиран за изтеглянето на полета му за по-ранен

⁴ Съгласно съдържащата се в акта за преюдициално запитване информация това становище е изложено в прессъобщение № 89/2015 на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) по дело номер X ZR 59/14 и е изготвено след решение, с което се констатира признаването на искането.

час, когато този пътник може да се запознае с уведомлението на опериращия въздушен превозвач. Поради това запитващата юрисдикция иска да се установи дали при определянето дали пътниците са били надлежно информирани за изтеглянето на полета им за по-ранен час следва да се приложи националното законодателство, Директива 2000/31, или Регламент № 261/2004.

16. При тези обстоятелства Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

- „1) Трябва ли член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от [Регламент № 261/2004] да се тълкуват в смисъл, че пътникът има право на обезщетение, когато часът на излитане е изтеглен от първоначално 14,40 ч. за 08,25 ч. същия ден?
- 2) Трябва ли член 5, параграф 1, буква в), подточки i)–iii) от [Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че преценката дали пътникът е информиран за отмяната, трябва да се извършва само с оглед на тази разпоредба, както и че не допуска прилагането на национална правна уредба относно получаването на съобщения, която е приета с оглед на транспонирането на [Директива 2000/31] и която съдържа фикция за получаване?
- 3) Трябва ли член 5, параграф 1, буква в), подточки i)–iii) от Регламент № 261/2004 и член 11 от [Директива 2000/31] да се тълкуват в смисъл, че когато пътникът е направил резервация за полета чрез платформа за резервации, при положение че пътникът е предоставил телефонния си номер и адреса на електронната си поща, но платформата за резервации е препратила на въздушния превозвач телефонния номер и адрес на електронна поща, автоматично генериран от платформата за резервации, изпращането на уведомление за изтеглянето на полета за по-ранен час на автоматично генериран адрес на електронна поща следва да се квалифицира като информиране, съответно получаване на уведомлението за изтеглянето, дори и когато платформата за резервации не препредава или препредава със закъснение на пътника уведомлението на въздушния превозвач?“.

IV. Производството пред Съда

17. Актът за преюдициално запитване от 26 май 2020 г. постъпва в секретариата на Съда на 15 юни 2020 г.

18. В указания в член 23 от Статута на Съда на Европейския съюз срок писмени становища представят страните в главното производство, както и Европейската комисия.

19. На общото си събрание от 27 април 2021 г. Съдът решава да не провежда съдебно заседание за изслушване на устните състезания.

V. Правен анализ

A. По втория преюдициален въпрос

20. С втория си преюдициален въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали спазването на задължението за съвременно информиране на пътника за отмяната трябва да се преценява само с оглед на член 5, параграф 1, буква в), подточки i)–iii) от Регламент № 261/2004. Ако това е така, този регламент всъщност не допуска прилагането на националната правна уредба относно получаването на електронни съобщения, приета с оглед на транспонирането на Директива 2000/31.

21. Както подробно ще обясня по-долу, считам, че спазването на задължението за съвременно информиране на пътника за отмяната трябва да се преценява *само* с оглед на член 5, параграф 1, буква в), подточки i)–iii) от Регламент № 261/2004. Това тълкуване произтича както от текста, така и от целта на релевантните разпоредби.

22. От една страна, глава II, раздел 3 от тази директива съдържа разпоредби относно договорите, сключени по електронен път. Член 11, параграф 1 от посочената директива, озаглавен „Подаване на поръчка“, предвижда, че държавите членки гарантират, че в случаите, когато получателят на услуга направи своята поръчка чрез електронни средства, доставчикът на услуги трябва „да потвърди получаването на поръчката на получателя без неоправдано забавяне и по електронен път“ (първо тире) и че „поръчката и потвърждаване[то] на получаването се считат за получени[,] когато страните, за които са адресирани, могат да имат достъп до тях“ (второ тире).

23. Макар информацията за отмяна да не е нито „поръчка“, нито „потвърждаване на получаването“ по смисъла на член 11 от Директива 2000/31, от акта за преюдициално запитване става ясно, че разглежданото в главното производство национално законодателство разширява обхвата на тази директива, доколкото предвижда, че правилото относно получаването се прилага не само за „поръчките“ и за „потвържденията за получаване“, но и за всички други правно релевантни електронни съобщения, включително съобщенията, свързани с резервацията на полети. Според предоставената от запитващата юрисдикция информация както член 11, параграф 1, второ тире от Директива 2000/31, така и националните разпоредби, които транспонират тази разпоредба, предвиждат „фикция за получаване“ по принцип от момента, в който съобщението може да бъде разгледано⁵.

24. От друга страна, е важно да се отбележи, че информацията по член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 се предоставя „при отмяна на полет“, като благодарение на нея съответните пътници „са информирани за отмяната“. Очевидно е, че тази свързана с отмяната информация не е нито „поръчка“, нито „потвърждаване на получаването“ по смисъла на член 11 от Директива 2000/31. Ето защо за целите на анализа следва да се приеме, че разглежданите правни актове по принцип са уведомления с различен предмет.

25. Нека добавя, че от текста на член 5, параграф 1, буква в) от този регламент не може да се направи извод, че методът, по който тази информация трябва да стигне до пътника, се свежда до електронните средства. Напротив, единственото изискване е „съответните пътници [...] [да] са информирани за отмяната [на полета]“, което по принцип допуска и

⁵ Вж. стр. 10 от акта за преюдициално запитване.

други средства за уведомяване. Разбира се, като се има предвид особеното значение на този вид информация за ефективното упражняване на предоставените с Регламент № 261/2004 права, средството за уведомяване трябва да е подходящо и пригодно към изискванията за въздушния превоз на пътници⁶.

26. В по-общ план отбелязвам, че съгласно член 5, параграф 4 от Регламент № 261/2004 тежестта на „доказване“ във връзка с въпроса дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната на полета лежи върху опериращия въздушен превозвач. Обстоятелството, че тежестта на доказване се носи от опериращия въздушен превозвач⁷, допринася да се гарантира високото равнище на защита на пътниците, посочено в съображение 1 от Регламент № 261/2004.

27. Необходимо е да се припомни значението на тази законодателна цел в настоящия контекст, като се има предвид, че съгласно постоянната съдебна практика при тълкуването на разпоредба от правото на Съюза трябва да се имат предвид не само нейният текст, но и контекстът ѝ и целите на правната уредба, от която тя е част⁸. В решение *Krijgsman* Съдът подчертава значението на произтичащото от член 5, параграф 4 от Регламент № 261/2004 задължение да се докаже информирането на пътника за защитата на неговите права⁹. Всъщност получаването на тази информация трябва да позволи на пътника да реагира своевременно на отмяната на полета си и така да ограничи произтичащите от това неудобства, както и да предяви правата си пред въздушния превозвач.

28. В това отношение следва да се отбележи, че член 11, параграф 1, второ тире от Директива 2000/31 води до обръщане на тежестта на доказване, доколкото поръчките и потвържденията за получаване „се считат за получени“, когато страните, за които са адресирани, могат да имат достъп до тях. Подобна презумпция за „успешно получаване“ на дължимата на пътника информация ми се струва несъвместима с тежестта на доказване, която е наложена на въздушните превозвачи съгласно Регламент № 261/2004, доколкото поради тази презумпция пътникът при всички положения е този, който трябва да доказва, че не е получил информацията своевременно.

29. Предоставянето на такова доказателство ми се струва изключително трудно осъществимо на практика, поради което възниква опасност да се засегне спомената вече в точка 28 от настоящото заключение цел за защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт. Всъщност в случай на проблеми с уведомяването, свързани с човешки грешки или технически неизправности, да се налага задължение на пътника да доказва, че не разполага с уведомление, съдържащо информацията по член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, е равносилно на това от него да се изисква да докаже нещо

⁶ *Steinrötter*, В. Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer), Art. 1-19 VO (EG) Nr. 261/2004, от член 5, точки 23 и 25 е видно, че липсват формални изисквания относно метода, по който информацията за отмяна трябва да стигне до пътника. Авторът обаче препоръчва да се избере средство за уведомяване, което да гарантира, че пътникът наистина ще бъде информиран за отмяната на полета. Ако пътникът възрази, че не е получил съобщението, въздушният превозвач е този, който трябва да докаже дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната.

⁷ Вж. Известие на Комисията относно тълкувателните насоки за Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета 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 Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия, изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ С 214, 2016 г., стр. 5), точка 3.2.5, озаглавена „Тежест на доказване в случай на отмяна“.

⁸ Решения от 16 ноември 2016 г., *Hemming* и др. (С-316/15, ЕУ:С:2016:879, т. 27), и от 11 май 2017 г., *Krijgsman* (С-302/16, ЕУ:С:2017:359, т. 24).

⁹ Вж. в този смисъл решение от 11 май 2017 г., *Krijgsman* (С-302/16, ЕУ:С:2017:359, т. 23—28).

непроверимо или, с други думи, да направи нещо невъзможно. Очевидно е обаче, че признатият в правния ред на Съюза принцип „никой не може да бъде задължен да прави нещо невъзможно“ („*impossibile nulla obligatio est*“)¹⁰ не допуска такъв подход.

30. Член 5, параграф 4 от Регламент № 261/2004 представлява *lex specialis* спрямо разпоредбите на Директива 2000/31, доколкото налага специфични задължения за начина, по който информацията трябва да бъде съобщена на пътниците. С оглед на интереса на последните да бъдат държани в течение за всяко евентуално непредвидено събитие, което засяга сериозно разписанието на полетите, и предвид неудобствата, които по принцип произтичат от отмяната на полет, ми се струва, че обикновена презумпция за „успешно получаване“ изобщо не отговаря на завишените изисквания в областта на въздушния превоз на пътници.

31. С оглед на изложените по-горе съображения считам, че изискването за информиране, предвидено в член 5, параграф 1, буква в), подточки i)–iii) от Регламент № 261/2004, разглеждан във връзка с параграф 4 от същия член, не допуска прилагането на разпоредби на националната правна уредба, транспониращи Директива 2000/31, по силата на които електронните съобщения се считат за получени, така че за да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт, проверката за изпълнението на задължението за информиране на пътника за отмяната трябва да се извършва само с оглед на този регламент.

32. Що се отнася до неспазването на предвиденото в Регламент № 261/2004 равнище на защита на потребителите, същият извод се налага и за посочените в акта за преюдициално запитване нехармонизирани разпоредби на националната правна уредба, които при транспонирането на член 11 от Директива 2000/31 са разширили материалното приложно поле за поръчките и потвържденията за получаване до други електронни съобщения, и по-специално до електронните съобщения за отмяна на полет.

33. В това отношение следва да се припомни, че както отбелязва Съдът в практиката си, за повечето аспекти на електронната търговия Директива 2000/31 не предвижда „хармонизиране на материалноправните норми, а определя „координирана област“, в рамките на която механизмът на член 3 трябва да позволи, съгласно съображение 22 от Директивата, услугите на информационното общество по принцип да бъдат предмет на законодателството на държавата членка, в която е установен доставчикът на услугата“¹¹. Това тълкуване се потвърждава от съображения 6, 7, 10 и 22 от тази директива.

34. Доколкото националният законодател е избрал — доброволно и без правото на Съюза изрично да го изисква — да разшири приложното поле на хармонизираните норми за електронната търговия до други елементи, които не са предвидени в Директива 2000/31, тези разпоредби не могат да се считат за част от хармонизираното законодателство в областта на електронната търговия. В тази хипотеза възниква по-специално въпросът за съвместимостта на разпоредбите на националната правна уредба с разпоредбите на Регламент № 261/2004.

¹⁰ Вж. решения от 3 март 2016 г., Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, т. 42), от 20 декември 2017 г., Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, т. 96), и от 6 ноември 2018 г., Scuola Elementare Maria Montessori/Комисия, Комисия/Scuola Elementare Maria Montessori и Комисия/Ferracci (C-622/16 P—C-624/16 P, EU:C:2018:873, т. 79).

¹¹ Вж. решения от 25 октомври 2011 г., eDate Advertising и др. (C-509/09 и C-161/10, EU:C:2011:685, т. 57).

35. Независимо от това дали разглежданите национални разпоредби са били приети — правилно или неправилно — при транспонирането на Директива 2000/31, с основание може да се заключи, че те препятстват постигането на преследваната с Регламент № 261/2004 цел. Поради това член 5, параграф 1, буква в), подточки i)–iii) от Регламент № 261/2004, разглеждан във връзка с параграф 4 от този член, следва да се тълкува в смисъл, че не допуска разпоредбите на националната правна уредба, основавани на член 11 от Директива 2000/31.

Б. Отговор на втория преюдициален въпрос

36. Поради изложените по-горе съображения предлагам на втория преюдициален въпрос да се отговори, че член 5, параграф 1, буква в), подточки i)–iii) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че задължението за информиране на пътника за отмяната трябва да се изпълнява само с оглед на посочения регламент, което обстоятелство не допуска прилагането на национални разпоредби, установяващи презумпция за достъп до електронните съобщения.

VI. Заключение

37. По изложените съображения предлагам на Съда да отговори на втория преюдициален въпрос на Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия), както следва:

„Член 5, параграф 1, буква в), подточки i)–iii) 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 задължението за информиране на пътника за отмяната трябва да се изпълнява само с оглед на посочения регламент, поради което не се допуска прилагането на национални разпоредби, установяващи презумпция за достъп до електронните съобщения“.