



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

26 октомври 2023 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 2, буква й) — Член 3 — Член 4, параграф 3 — Обезщетяване на пътниците, ползващи въздушен транспорт, в случай на отказан достъп на борда — Пътник, който предварително е информиран, че ще му бъде отказан достъп на борда — Липса на задължение за пътника да се яви на борда — Член 5, параграф 1, буква в) — Изключения от правото на обезщетение при отмяна на полет — Неприложимост на тези изключения в случай на предварително отказан достъп на борда“

По дело C-238/22

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия) с акт от 21 февруари 2022 г., постъпил в Съда на 5 април 2022 г., в рамките на производство по дело

FW

срещу

LATAM Airlines Group SA,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: N. Piçarra, председател на състава, M. Safjan и M. Gavalec (докладчик), съдии,

генерален адвокат: A. Rantos,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за FW, от H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,
- за LATAM Airlines Group SA, от S. Wassmer, Rechtsanwalt,
- за германското правителство, от J. Möller, P. Busche и M. Hellmann, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

– за Европейската комисия, от G. Braun, G. Wilms 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 се отнася до тълкуването на член 2, буква й), член 3, параграф 2, член 4, параграф 3, член 5, параграф 1, буква в), подточка i) и 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) № 295/91 (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 FW и LATAM Airlines Group SA (наричано по-нататък „Latam Airlines“) по повод на иск за обезщетение, предявен от FW на основание Регламент № 261/2004, след като Latam Airlines е блокирало резервацията ѝ за полет, който е трябвало да се извърши между Мадрид (Испания) и Франкфурт на Майн (Германия).

Правна уредба

- 3 Според съображения 1—4 и 9 от Регламент № 261/2004:
 - „(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.
 - (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 година 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.

[...]

(9) Броят на пътниците с отказан достъп на борда против тяхната воля следва да се намали, като се изисква от въздушните превозвачи да апелират към доброволци да се откажат от техните резервации в замяна на определени облаги, вместо да отказват достъп на борда на пътниците, и като напълно компенсират тези, на които окончателно им е отказан достъп на борда“.

4 Член 2 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Определения“, гласи в букви й) и л):

„За целите на настоящия регламент:

[...]

й) „отказан достъп на борда“ означава отказ да се превозват пътници с даден полет, въпреки че те са се представили за качване на борда съгласно условията, изложени в член 3, параграф 2, освен в случаите, когато има основателни причини да им се откаже достъп на борда, като например причини, свързани със здравето, безопасността или сигурността, или неподходящи документи за пътуване;

[...]

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

5 Член 3 от този регламент, озаглавен „Приложно поле“, гласи следното в параграфи 1 и 2:

„1. Настоящият регламент се прилага:

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

[...]

2. Параграф 1 се прилага, при условие че пътниците:

а) имат потвърдена резервация за съответния полет и, освен в случая с отмяната, посочен в член 5, се представят на гишето за регистрация,

– като е предвидено и в час, посочен предварително и в писмен вид (включително по електронен път) от въздушния превозвач, туроператора или упълномощен пътнически агент,

или, ако не е посочен час,

– не по-късно от 45 минути преди обявения час на излитане; или

б) са прехвърлени от въздушния превозвач или туроператор от полета, за който са имали резервация, на друг полет, независимо от причината“.

- 6 Според член 4 от посочения регламент, озаглавен „Отказан достъп на борда“:
1. Когато опериращ въздушен превозвач по разумни причини има вероятност да откаже достъп на борда, той първо следва да апелира към доброволци да се откажат от техните резервации в замяна на определени облаги според условия, съгласувани между съответния пътник и опериращия въздушен превозвач. На доброволците се предоставя необходимата помощ по член 8, като тази помощ е в допълнение към облагите, споменати в настоящия параграф.
 2. Ако се явят недостатъчен брой доброволци, за да могат останалите пътници с резервации да се качат на борда, тогава опериращият въздушен превозвач може да откаже достъп на борда на пътници против тяхната воля.
 3. 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 5 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отмяна“, предвижда в параграф 1, буква в):
- „При отмяна на полет съответните пътници:
- [...]
- в) имат право на обезщетение от опериращия 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“.
- 8 Член 7 от този регламент, озаглавен „Право на обезщетение“, гласи:
- „1. При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:
- а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;
 - б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 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.

[...]

4. Разстоянията, дадени в параграфи 1 и 2, се измерват по метода на дъгата на големия кръг“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 9 FW резервира при Latam Airlines двупосочен полет между Франкфурт на Майн и Мадрид. Полетът на отиване е предвиден за 22 декември 2017 г., а полетът на връщане — за 7 януари 2018 г.
- 10 Тъй като не успява да се регистрира онлайн за полета на отиване на 21 декември 2017 г., FW се свързва с Latam Airlines. Последното ѝ съобщава, че едностранно и без да я уведоми предварително, е променило резервацията ѝ, като я е прехвърлило към предходен полет, който е трябвало да бъде осъществен на 20 декември 2017 г. В хода на разговора Latam Airlines уведомява също FW, че резервацията ѝ за полета на връщане за 7 януари 2018 г. е блокирана, тъй като не е взела полета на отиване.
- 11 В резултат на това FW резервира при друг въздушен превозвач както полет на отиване, така и полет на връщане, и плаща 528,23 евро за съответните билети. Преди предявяване на спора в главното производство Latam Airlines все пак ѝ възстановява сума в размер на 101,55 евро.
- 12 С решение от 2 септември 2021 г. Amtsgericht Frankfurt am Main (Районен съд Франкфурт на Майн, Германия) осъжда Latam Airlines да заплати на FW обезщетение за вреди в размер на 426,68 евро, съответстващо на остатъка от цената на билетите, както и обезщетение в размер на 250 евро по силата на членове 5 и 7 от Регламент № 261/2004. Всъщност тази юрисдикция приема, че промяната на резервацията на полета на отиване, който е трябвало да изпълни Latam Airlines, представлява отмяна. По този въпрос постановеното решение е влязло в сила.
- 13 За разлика от това, посочената юрисдикция отхвърля искането на FW за допълнително обезщетение в размер на 250 евро поради отказан достъп на борда за полета на връщане, резервиран от FW при този въздушен превозвач. Според същата юрисдикция на FW е отказан достъп на борда по смисъла на член 4 от Регламент № 261/2004, въпреки че не се е явила на гишето за регистрацията или на изхода за качване на борда, както изискват член 2, буква й) и член 3, параграф 2, буква а) от този регламент. При все това, тъй като за пътника било без значение дали отказът да бъде превозен се дължи на отмяната на полет или, в случай че полетът не е отменен, на отказан достъп на борда, първоинстанционната юрисдикция прилага по аналогия член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от посочения регламент. Поради това тя отказва да присъди на FW това допълнително обезщетение, тъй като е била информирана за отказания достъп на борда на 21 декември 2017 г., тоест повече от две седмици преди началото на първоначално предвидения полет на връщане по разписание.

- 14 FW обжалва решението от 2 септември 2021 г. пред Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия), който е запитващата юрисдикция. FW оспорва прилагането по аналогия на член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004 към случаите на отказан достъп на борда.
- 15 Запитващата юрисдикция смята, че настоящото дело повдига два въпроса за тълкуване на Регламент № 261/2004. Най-напред, тази юрисдикция иска да установи дали е налице отказан достъп на борда по смисъла на член 4 от този регламент, когато опериращ въздушен превозвач информира предварително пътник, че ще откаже да го допусне на борда на полет, за който той разполага с потвърдена резервация. При утвърдителен отговор възниквал въпросът дали член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от посочения регламент, който се отнася до отмяната на полет, може да се приложи по аналогия в случай на отказан достъп на борда.
- 16 По първия въпрос запитващата юрисдикция отбелязва, че в решение от 17 март 2015 г. Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) по-специално приема, че не може да се изисква от пътника да се яви на гишето за регистрация или на изхода за качване на борда в случай на „предварително“ отказан достъп на борда, тоест в случай на промяна на резервацията, предварително съобщена на пътника, като той бъде прехвърлен на друг полет или, както е в случая, при заличаване на името на пътника от списъка на пътниците, които са допуснати да се качат на борда. Всъщност с оглед на високото равнище на защита на правата на пътниците, търсено с Регламент № 261/2004, не следвало да се изисква от пътника да отиде на летището и да поиска да бъде превозен, ако вече е установено, че това ще му бъде отказано. Въпреки че се присъединява към тълкуването, възприето от Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд), по същество запитващата юрисдикция смята за необходимо да отправи запитване до Съда по този въпрос.
- 17 По втория въпрос и в случай че Съдът приеме, че при предварително отказан достъп на борда пътникът може да бъде обезщетен, без да е необходимо да се явява на гишето за регистрация или на изхода за качване на борда, запитващата юрисдикция смята, че макар законодателят на Съюза да не е предвидил изрично хипотезата на пътник, на когото предварително е отказан достъп на борда, такъв пътник се намира в същото положение като пътник, чийто полет е отменен. Следователно принципът на равно третиране налага член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004 да се прилага по аналогия към пътниците, на които е отказан достъп на борда по смисъла на член 4 от посочения регламент.
- 18 Запитващата юрисдикция обаче припомня, че при отмяна на полета правото на обезщетение не се дължи, когато пътникът е бил информиран за тази отмяна най-малко две седмици преди това. Смятало се, че такъв срок позволява на пътника да се приспособи към новото положение, така че трудностите и неудобствата, които предвиденото в член 7 от Регламент № 261/2004 право на обезщетение цели да обезщети, да не настъпят. По същия начин в случай на предварително отказан достъп на борда, съобщен повече от две седмици преди началото на полета по разписание, така информираният пътник ще разполага с достатъчно време, за да се адаптира към отказа и да предприеме други мерки. За пътника било без значение, че не е превозен с резервирания от него полет, тъй като полетът е изцяло отменен или му е отказан достъп на борда по други причини, като например продадени повече билети, отколкото са наличните места. Всъщност последиците от неудобствата, предизвикани от отказан достъп на борда, били идентични с последиците от отмяна на полет. Ако намерението на законодателя е било правото на обезщетение да

отпадне при отмяна на полет в случай на предварително уведомяване на пътника, същото решение би трябвало да се приложи в случай на предварително отказан достъп на борда, като в противен случай пътниците, засегнати от отмяна на полет, биха се оказали в много по-неблагоприятно положение от това на пътниците, на които е отказан достъп на борда, въпреки че тези две категории пътници се намират в сходно положение.

19 При тези обстоятелства Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли Регламент [№ 261/2004] да се тълкува в смисъл, че както изисква член 3, параграф 2, съответно член 2, буква й), пътникът трябва да се е представил на гишето за резервация, съответно на изхода за качване на борда на самолета в посочения час, съответно не по-късно от 45 минути преди обявения час на излитане, за да се приложи Регламентът и за да е налице отказан достъп на борда, за който се дължи обезщетение на основание член 4, параграф 3 във връзка с член 7 от [този] Регламент, въпреки че опериращият въздушен превозвач вече е заявил преди това, че не иска да превози пътника?

2. При утвърдителен отговор на първия въпрос:

Трябва ли Регламент [№ 261/2004] да се тълкува в смисъл, че при прилагане по аналогия на член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от [този] Регламент е изключено да е налице право на обезщетение поради отказан достъп на борда на основание членове 4 и 7, когато пътникът е бил информиран за отказания достъп на борда минимум две седмици преди началото на полета по разписание?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

20 С първия си въпрос по същество запитващата юрисдикция иска да се установи дали член 4, параграф 3 във връзка с член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че опериращ въздушен превозвач, който предварително е информирал пътник, че ще откаже да го допусне на борда против волята му за полет, за който последният разполага с потвърдена резервация, не трябва да обезщети посочения пътник, когато той не се е явил за качване на борда съгласно условията, изложени в член 3, параграф 2 от този регламент.

21 В съответствие с постоянната практика на Съда, както от изискването за еднакво прилагане на правото на Съюза, така и от принципа на равенство следва, че разпоредба от правото на Съюза, чийто текст не съдържа изрично препращане към правото на държавите членки с оглед на определянето на нейния смисъл и обхват, трябва по принцип да получи самостоятелно и еднакво тълкуване навсякъде в Съюза, при което да се отчитат не само съдържанието, но и контекстът ѝ и целта, преследвана със съответната правна уредба (решения от 18 януари 1984 г., Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, т. 11, и от 25 юни 2020 г., Ministerio Fiscal (Орган, който има вероятност да получи молба за международна закрила), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, т. 53).

- 22 В началото следва да се отбележи, че според член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004, „[а]ко на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, опериращият въздушен превозвач ги компенсира незабавно по член 7 [от този регламент] и им предоставя необходимата помощ по членове 8 и 9 [от въпросния регламент]“.
- 23 С оглед на текста на член 4, параграф 3 пътникът може да получи предвиденото в тази разпоредба обезщетение само ако е му е бил „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от посочения регламент. Според последната разпоредба „отказан достъп на борда“ означава „отказ да се превозват пътници с даден полет, въпреки че те са се представили за качване на борда съгласно условията, изложени в член 3, параграф 2 [от този регламент], освен в случаите, когато има основателни причини да им се откаже достъп на борда, като например причини, свързани със здравето, безопасността или сигурността, или неподходящи документи за пътуване“.
- 24 С оглед на препращането в член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 към член 3, параграф 2 от този регламент се налага да се отбележи, че от параграф 1, буква а) и параграф 2 от член 3 следва, че в хипотезата, в която, както в случая, пътникът разполага с потвърдена резервация за полет, заминаващ от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която се прилагат разпоредбите на Договора, понятието „отказан достъп на борда“ предполага този пътник да се яви, освен в случая с отмяна, посочена в член 5 от посочения регламент, на гишето за регистрация, както е предвидено, и в час, посочен предварително и в писмен вид от въздушния превозвач, туроператора или упълномощен пътнически агент, или, ако не е посочен час, не по-късно от 45 минути преди обявения час на излитане, или пътникът да бъде прехвърлен от въздушния превозвач или туроператор от полета, за който е имал резервация, на друг полет, независимо от причината.
- 25 С оглед на разпоредбите, посочени в точки 22—24 от настоящото решение, следва да се определи, първо, дали понятието „отказан достъп на борда“ включва предварително отказан достъп на борда, а именно хипотезата, при която опериращ въздушен превозвач информира предварително пътника, че ще откаже да го допусне на борда против волята му на полет, за който последният разполага с потвърдена резервация, и второ, дали изискването пътникът да се яви на гишето за регистрация се налага и в хипотезата на такъв предварително отказан достъп на борда.
- 26 По първия въпрос е важно да се припомни, че Регламент № 261/2004 отменя Регламент № 295/91, който въвеждаше закрита срещу отказан достъп на борда. С приемането на последния регламент обаче законодателят на Съюза е възнамерявал единствено да реагира на практиката да се продават повече билети, отколкото са наличните места, прилагана от въздушните превозвачи до краен предел. В този смисъл Регламент № 295/1991 се ограничавал да установи в приложение на член 1 от него „общи минимални правила, приложими за пътниците, на които е отказан достъп до редовен полет, за който са продадени повече билети, отколкото са наличните места“ (вж. в този смисъл решения от 4 октомври 2012 г., *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, т. 20, и от 4 октомври 2012 г., *Rodríguez Cachafeiro и Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, C-321/11, EU:C:2012:609, т. 22).
- 27 За разлика от това понятието „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 премълчава всяко позоваване на причината, поради която превозвачът отказва да превози пътник. Така текстът на тази разпоредба вече не обвързва такъв отказ с положение на „продажба на повече билети, отколкото са наличните места“ за съответния полет, създадено от въздушния превозвач по търговски съображения. По този

начин законодателят на Съюза разширява обхвата на понятието „отказан достъп на борда“, за да обхване всички хипотези, в които въздушен превозвач отказва да превози пътника (вж. в този смисъл решения от 4 октомври 2012 г., *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, т. 19, 21 и 22, и от 4 октомври 2012 г., *Rodríguez Cachafeiro* и *Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, C-321/11, EU:C:2012:609, т. 21, 23 и 24).

- 28 От това следва, че по принцип понятието „отказан достъп на борда“ включва предварително отказан достъп на борда, при условие че пътникът се е явил своевременно за качване на борда в съответствие с член 2, буква й) от този регламент.
- 29 Това тълкуване се потвърждава от телеологични съображения. Всъщност изключването на предварително отказания достъп на борда от понятието „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 би намалило значително защитата, предоставена на пътниците с този регламент. Следователно подобно изключване би било в разрез с посочената в съображение 1 от него цел, която е да гарантира високо равнище на защита на пътниците и която оправдава широко тълкуване на признатите на пътниците права. Освен това то би имало за резултат да лиши от защита пътниците, които се намират в положение, за което, както при извършената по търговски съображения продажба на повече билети, отколкото са наличните места, не са виновни, като им бъде отнета възможността да се позоват на член 4 от същия регламент (вж. в този смисъл решение от 4 октомври 2012 г., *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, т. 23 и 24).
- 30 По втората точка, посочена в точка 25 от настоящото решение, буквалното тълкуване на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 във връзка с член 3, параграф 1, буква а) и параграф 2 от този регламент предполага, че „отказан достъп на борда“ на пътник може да е налице само ако той се е явил на гишето за регистрация.
- 31 Това тълкуване обаче не може да се възприеме в случай на предварително отказан достъп на борда.
- 32 Всъщност, от една страна, както посочва Комисията в писменото си становище, от контекстуалния анализ на член 3, параграф 2, буква б) във връзка с член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 следва, че изискването пътниците да се явят за качване на борда, като се има предвид и фактът, че достъпът на борда може да се откаже предварително, не трябва непременно да бъде изпълнено, когато въздушният превозвач или туроператорът са ги прехвърлили от полета, за който са имали резервация, към друг полет. Подобно положение обаче по същество не се различава от положението, при което пътникът предварително е информиран, че въздушният превозвач ще му откаже достъп на борда на полета, за който разполага с потвърдена резервация, което налага този пътник да резервира друг полет по същия начин, както ако беше предварително прехвърлен от въздушния превозвач за друг полет.
- 33 От друга страна, преследваната с Регламент № 295/91 цел, припомнена в точка 26 от настоящото решение, позволява да се разбере, че като е приел впоследствие член 2, буква й) и член 4 от Регламент № 261/2004, законодателят на Съюза е предвидил основно хипотези на отказан достъп на борда, които, както и тези, до които води продажбата на повече билети, отколкото са наличните места, настъпват *in extremis*, тоест в самия момент, в който пътниците пристигат на летището. В този смисъл е разбираемо, че законодателят на

Съюза е запазил в Регламент № 261/2004 изискването пътникът да се яви на гишето за регистрация, тъй като по принцип наличието на такива хипотези може да се констатира едва при регистрацията.

- 34 От това следва, че при изготвянето на Регламент № 261/2004 законодателят на Съюза не е предвидил положението, при което опериращ въздушен превозвач информира пътниците преди планирания полет, за който те разполагат с потвърдена резервация, че ще откаже да ги допусне на борда на въздухоплавателното средство, което трябва да осъществи този полет.
- 35 При все това член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка с член 2, буква й) и член 3, параграф 2 от него не може да се тълкува като израз на съзнателна воля на законодателя на Съюза да изключи автоматично всяко обезщетение в полза на пътник, на когото е отказан предварително достъп на борда, с мотива че не се е явил на гишето за регистрация. Ето защо следва да се приеме, че във всички случаи тези разпоредби не обвързват обезщетението за отказан достъп на борда от условието съответните пътници да са се явили на гишето за регистрация.
- 36 Напротив, тълкуване на Регламент № 261/2004, което, за да позволи обезщетяването на пътниците, на които е отказан достъп на борда, ги освобождава от явяването на гишето за регистрация, като по този начин им спестява ненужна формалност, допринася за постигането на целта на този регламент, състояща се в това да се гарантира високо равнище на защита на пътниците.
- 37 Всъщност от съображения 1—4 от посочения регламент, и по-специално от съображение 2 следва, че целта на същия регламент 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 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 (решения от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon* и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 44, и от 29 юли 2019 г., *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, т. 26). От това следва, че разпоредбите, с които се предоставят права на пътниците, ползващи въздушен транспорт, включително разпоредбите, с които се предоставя право на обезщетение, трябва да се тълкуват разширително (вж. в този смисъл решение от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon* и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 45).
- 38 Така от контекстуалното и телеологичното тълкуване на член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 във връзка с член 2, буква й) и член 3, параграф 2 от този регламент следва, че пътникът не е длъжен да се яви на гишето за регистрация, когато опериращият въздушен превозвач го е уведомил предварително, че против волята му ще откаже да го допусне на борда на полет, за който последният разполага с потвърдена резервация.
- 39 От изложените по-горе съображения следва, че член 4, параграф 3 във връзка с член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че опериращият въздушен превозвач, който предварително е информирал пътника, че против волята му ще откаже да го допусне на борда на полет, за който последният разполага с потвърдена резервация, трябва да обезщети въпросния пътник, дори той да не се е явил за качване на борда съгласно условията, изложени в член 3, параграф 2 от този регламент.

По втория въпрос

- 40 Въпреки че вторият въпрос е поставен само в случай че на първия въпрос се отговори утвърдително, Съдът смята за необходимо да му отговори с оглед на обясненията на запитващата юрисдикция, обобщени в точка 17 от настоящото решение. Всъщност тази юрисдикция посочва, че отговор на втория въпрос е необходим, ако в отговор на първия въпрос Съдът приеме, че пътникът, който е бил информиран за предварителен отказ да бъде допуснат на борда, може да бъде обезщетен, без да е необходимо да се яви на гишето за регистрация.
- 41 С втория си въпрос по същество запитващата юрисдикция иска да се установи дали член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че тази разпоредба, въвеждайки изключение от правото на обезщетение на пътниците при отмяна на полет, урежда и положението, в което пътникът е бил информиран поне две седмици преди началото на полета по разписание, че против волята му опериращият въздушен превозвач отказва да го превози, така че последният не може да се ползва от правото на обезщетение поради отказан достъп на борда, предвиден в член 4 от този регламент.
- 42 Следва да се припомни, че според член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004 пътниците, засегнати от отмяната на полет, имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7 от този регламент, освен ако не са информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание. Освен това член 4, параграф 3 от посочения регламент предвижда, че „[а]ко на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, опериращият въздушен превозвач ги компенсира незабавно по член 7 [от този регламент] и им предоставя необходимата помощ по членове 8 и 9 [от посочения регламент]“.
- 43 Както е постановил Съдът, целта на Регламент № 261/2004, посочена в съображение 1, за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците оправдава широко тълкуване на признатите на пътниците права (вж. в този смисъл решение от 4 октомври 2012 г., *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, т. 23). За разлика от това, изключение от разпоредбите, предоставящи права на пътниците, трябва да се тълкува стриктно (вж. в този смисъл решения от 22 декември 2008 г., *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 17, и от 4 октомври 2012 г., *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, т. 38).
- 44 Ето защо следва да се възприеме стриктно тълкуване на член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от този регламент, тъй като при отмяна на полет тази разпоредба освобождава опериращия въздушен превозвач от изплащането на обезщетението, предвидено в член 7 от посочения регламент, когато е информирал пътниците за отмяната на полета най-малко две седмици преди началото на полета по разписание.
- 45 В това отношение следва да се отбележи, че член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004 не се отнася до хипотезата на отказан достъп на борда, а само до хипотезата на отмяна на полет, а именно в съответствие с член 2, буква л) от този регламент — неексплоатация на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място.

- 46 Освен това член 4, параграф 3 от посочения регламент не предвижда възможност опериращият въздушен превозвач да може да се освободи от задължението си да обезщети пътниците на основание член 7 от същия регламент, ако информира пътниците най-малко две седмици преди началото на полета по разписание, че ще им бъде отказан достъп на борда (вж. по аналогия решения от 10 януари 2006 г., IATA и ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 37, и от 4 октомври 2012 г., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, т. 36). При това положение принципът на стриктно тълкуване, припомнен в точка 44 от настоящото решение, налага изключението от правото на обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004, да остане ограничено само до посочените в тази разпоредба случаи на отмяна, без да може да обхване случаите на отказан достъп на борда, посочени в член 4 от този регламент.
- 47 Следователно с оглед на целта на този регламент, посочена в съображение 1, която е да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от посочения регламент не може да се прилага по аналогия в контекста на отказан достъп на борда, за да се ограничи обхватът на правото на обезщетение по член 4, параграф 3 от същия регламент.
- 48 Това тълкуване не се поставя под въпрос от принципа на равно третиране, на който се позовава запитващата юрисдикция. Всъщност, както посочва Комисията в писменото си становище, този принцип, който изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако разграничаването им не е обективно обосновано (решение от 14 юли 2022 г., Комисия/VW и др., C-116/21 P—C-118/21 P, C-138/21 P и C-139/21 P, EU:C:2022:557, т. 95 и цитираната съдебна практика), не може да се приложи в случая, доколкото, както следва от точки 45 и 46 от настоящото решение, положенията, които водят до отказан достъп на борда или до отмяна на полет, не са сходни, тъй като са уредени отделно от законодателя на Съюза в членове 4 и 5 от Регламент № 261/2004 и са обвързани с отчасти различни правни норми, като например изключение от правото на обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в), подточка i), и липса на такова в член 4, параграф 3 от този регламент.
- 49 С оглед на изложените по-горе съображения на втория въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че тази разпоредба, въвеждайки изключение от правото на обезщетение на пътниците при отмяна на полет, не урежда положението, в което пътникът е бил информиран поне две седмици преди началото на полета по разписание, че опериращият въздушен превозвач ще откаже да го превози против волята му, така че пътникът трябва да може да се ползва от правото на обезщетение поради отказан достъп на борда, предвидено в член 4 от този регламент.

По съдебните разноски

- 50 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 (осми състав) реши:

- 1) Член 4, 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 във връзка с член 2, буква й) от Регламент № 261/2004

трябва да се тълкуват в смисъл, че

опериращият въздушен превозвач, който предварително е информирал пътника, че против волята му ще откаже да го допусне на борда на полет, за който последният разполага с потвърдена резервация, трябва да обезщети въпросния пътник, дори той да не се е явил за качване на борда съгласно условията, изложени в член 3, параграф 2 от този регламент.

- 2) Член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004

трябва да се тълкуват в смисъл, че

тази разпоредба, въвеждайки изключение от правото на обезщетение на пътниците при отмяна на полет, не урежда положението, в което пътникът е бил информиран поне две седмици преди началото на полета по разписание, че опериращият въздушен превозвач ще откаже да го превози против волята му, така че пътникът трябва да може да се ползва от правото на обезщетение поради отказан достъп на борда, предвидено в член 4 от този регламент.

Подписи