



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

25 януари 2024 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 1 — Член 7, параграф 1 — Обезщетение за пътниците, ползващи въздушен транспорт, в случай на голямо закъснение на полет — Загуба на време — Заместващ полет, резервиран от самия пътник — Пътник, достигнал крайния пункт на пристигане с по-малко от три часа закъснение в сравнение с предварително планираното време за пристигане по разписание — Липса на обезщетение“

По дело C-54/23

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) с акт от 10 януари 2023 г., постъпил в Съда на 3 февруари 2023 г., в рамките на производство по дело

WY

срещу

Laudamotion GmbH,

Ryanair DAC,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: К. Jürimäe, председател на състава, К. Lenaerts, председател на Съда, изпълняващ функцията на съдия от трети състав, N. Piçarra, N. Jääskinen и M. Gavalec (докладчик), съдии,

генерален адвокат: L. Medina,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за Laudamotion GmbH, от W. Nassall, Rechtsanwalt,

* Език на производството: немски.

– за Европейската комисия, от G. Braun, G. von Rintelen, 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 членове 3, 5, 6 и 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 WY, пътник, ползващ въздушен транспорт, от една страна, и Laudamotion GmbH и Ryanair DAC, от друга страна, по повод отказа на тези два въздушни превозвача да обезщетят посочения пътник за закъснение при пристигането на полет, за който той е имал потвърдена резервация.

Правна уредба

- 3 Съгласно съображение 2 от Регламент № 261/2004:
„Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците“.
- 4 Член 3 („Приложно поле“) от този регламент предвижда 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 [...] [...]“.

5 Член 5 („Отмяна“) от посочения регламент гласи в параграф 1:

„При отмяна на полет съответните пътници:

а) получават помощ от опериращия въздушен превозвач по член 8; и

[...]

в) имат право на обезщетение от опериращия 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 за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание“.

6 Текстът на член 6 („Закъснение“), параграф 1 от същия регламент е следният:

„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 1 500 километра и при всички други полети между 1 500 и 3 500 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)“.

7 Член 7 („Право на обезщетение“) от Регламент № 261/2004 предвижда в параграф 1:

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

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

[...]“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 8 WY резервира при Ryanair двупосочен полет от Дюселдорф (Германия) до Палма де Майорка (Испания), предвиден за 31 октомври 2019 г. След като е уведомен от Laudamotion, което е оперирацията въздушен превозвач, че излитането на полета на отиване (наричан по-нататък „първоначалният полет“) е закъсняло с шест часа, този пътник сам резервира заместващ полет, за да присъства на професионална среща, която трябвало да се проведе в Палма де Майорка. Благодарение на този заместващ полет той в крайна сметка достига крайния пункт на пристигане със закъснение от по-малко от три часа в сравнение с предварително планираното време за пристигане на първоначалния полет по разписание. Посоченият пътник, който поддържа, че се е представил навреме на гишето за регистрация за първоначалния полет, иска по-конкретно от Laudamotion обезщетение в размер на 250 евро на основание член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004. Освен това той иска от Ryanair информация относно размера на неусвоените данъци и плащането му.
- 9 Исканията на WY срещу Laudamotion са отхвърлени както в първоинстанционното, така и във въззивното производство. Въззивният съд приема, че макар първоначалният полет да е пристигнал със закъснение от повече от три часа, Laudamotion не е било длъжно да заплати исканото обезщетение, тъй като WY не е заминал с този полет и е пристигнал в крайния пункт на пристигане с по-малко от три часа закъснение. В това отношение било без значение дали заместващият полет е резервиран от самия пътник. По този начин положението на WY не било по-неблагоприятно от това, в което той щеше да бъде, ако беше заминал с първоначалния полет. В замяна на това съгласно германското гражданско право той имал право на възстановяване на цената на резервирания от самия него заместващ полет.
- 10 WY подава ревизионна жалба пред запитващата юрисдикция Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия). Тази юрисдикция счита, че изходът на производството по посочената жалба зависи от тълкуването на член 3, параграф 2, буква а), член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004.
- 11 Запитващата юрисдикция отбелязва, че от практиката на Съда следва, че в последните две разпоредби е предвидено обезщетение за пътника, ползващ въздушен транспорт, който претърпява загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, когато достига своя краен пункт на пристигане. Следователно това обезщетение не би трябвало да се изплаща на пътника, чийто полет може да претърпи голямо закъснение и който поради това сам запазва заместващ полет, позволяващ му да достигне крайния пункт на пристигане със закъснение от по-малко от три часа в сравнение с предварително планираното време за пристигане на първия полет по разписание.
- 12 От определение от 24 октомври 2019 г., *easyJet Airline (C-756/18, EU:C:2019:902, т. 33 и сл.)*, можело да се стигне до извода, че право на обезщетение поради голямо закъснение на полет по принцип имат само онези пътници, които са използвали съответния полет и които действително са пристигнали в крайния пункт със закъснение от минимум три часа. Обстоятелството, че въздушният превозвач не е изпълнил, както е в случая, задължението си да предложи заместващ полет, с който обявеното закъснение на пътниците на първоначалния полет би могло да бъде избегнато, само по себе си не било релевантно в това отношение.

- 13 Запитващата юрисдикция отбелязва, че несъмнено от решение от 11 юни 2020 г., *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, т. 61), следва, че при голямо закъснение или отмяна на полет въздушният превозвач е длъжен по-специално да предложи на пътника друга възможност за премаршрутиране, директно или с връзка, с полет, опериран от самия него или от друг въздушен превозвач и с не толкова късно време на пристигане като следващия полет на съответния въздушен превозвач, освен ако извършването на такова премаршрутиране представлява за последния жертва, непоносима с оглед на капацитета на предприятието му към релевантния момент. В този случай неизпълнението на това задължение само по себе си не поражда право на обезщетение по смисъла на член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004. Всъщност тази разпоредба позволявала да се търси обезщетение не за всеки вид неудобство, а само в хипотеза на претърпяна загуба на време от минимум три часа. Следователно неудобството, понесено от пътника в главното производство, не представлявало сериозно неудобство по смисъла на този регламент, както следвало от решение от 30 април 2020 г., *Air Nostrum* (C-191/19, EU:C:2020:339, т. 32).
- 14 Тази юрисдикция счита обаче, че е възможно положението да бъде различно от гледна точка на член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, който при отмяна на полета предвижда да се обезщетят пътниците, ако не им бъде предложен полет след премаршрутиране със загуба на време от по-малко от три часа. Всъщност, ако още преди най-късния момент, в който пътникът трябва да се представи на гишето за регистрация, са налице достатъчно данни, за да се направи извод, че пристигането в крайния пункт ще е със закъснение от минимум три часа в сравнение с предварително планираното време по разписание, не можело да се изисква от този пътник за целите на обезщетяването му да се представи навреме на гишето за регистрация или действително да започне пътуването. Освен това времето на пристигане на посочения пътник в крайния пункт също било без значение за тази цел.
- 15 При тези обстоятелства *Bundesgerichtshof* (Федерален върховен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Изключено ли е по принцип право на обезщетение по членове 5, 6 и 7 от Регламент [№ 261/2004] поради закъснение на полет от минимум три часа, ако в случай на риск от голямо закъснение пътникът използва резервиран от самия него заместващ полет и така достига крайния пункт на пристигане със закъснение от по-малко от три часа, или в тази хипотеза право на обезщетение във всеки случай е налице, ако още преди най-късния момент, в който трябва да се представи на гишето за регистрация, пътникът разполага с достатъчно сигурни данни, че пристигането в крайния пункт ще е със закъснение от минимум три часа?
- 2) [В последния случай] предполага ли в споменатата хипотеза правото на обезщетение по членове 5, 6 и 7 от [този регламент] поради закъснение на полета от минимум три часа пътникът да се представи навреме — съгласно член 3, параграф 2, буква а) от [посочения регламент] — на гишето за регистрация?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

- 16 Най-напред следва да се отбележи, че с първия си въпрос запитващата юрисдикция иска да се установи как следва да се тълкуват членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004. В това отношение, макар да е вярно, че спорът в главното производство произтича от закъснение на въздухоплавателно средство при заминаване, предметът на този спор се състои в последиците, които това закъснение е могло да породи при пристигане. Всъщност ищецът в главното производство пред първоинстанционния съд е поискал обезщетение поради вероятното закъснение на разглеждания полет при пристигането в крайния пункт, което му е попречило да стигне навреме за професионална среща, която е трябвало да се проведе в Палма де Майорка. Впрочем член 6 от този регламент се отнася само до закъснението на полет в сравнение с предварително планираното време за пристигане по разписание. От това следва, че получаването на обезщетението с фиксиран размер, на което съгласно член 7 от посочения регламент имат право пътниците, в случай че полетът им достигне крайния пункт на пристигане със закъснение от три часа или повече след предварително планираното време по разписание, не е подчинено на спазването на изискванията на посочения член 6 (решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 36 и 37).
- 17 Освен това от акта за преюдициално запитване е видно, че ищецът в главното производство пред първоинстанционния съд може да претендира въз основа на германското право възстановяване на разходите за заместващия превоз, който самият той е резервирал, така че този въпрос се отнася само до правото на посочения ищец в главното производство да му се признае обезщетение с фиксиран размер по член 5, параграф 1 и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 за голямото закъснение на полет.
- 18 При тези обстоятелства следва да се приеме, че с първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 5, параграф 1 и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че може да има право на обезщетение по смисъла на тези разпоредби пътник, ползващ въздушен транспорт, който поради риска от голямо закъснение при пристигането в крайния пункт на полета, за който има потвърдена резервация, и дори поради наличието на достатъчно данни за такова закъснение, сам е резервирал заместващ полет и е достигнал крайния пункт на пристигане със закъснение от по-малко от три часа в сравнение с предварително планираното време за пристигане на първия полет по разписание.
- 19 Както следва от постоянната съдебна практика, членове 5 и 7 от Регламент № 261/2004 във връзка с принципа на равно третиране трябва да се тълкуват в смисъл, че пътниците на закъснели полети може, от една страна, да се приравнят на пътниците на отменени полети за целите на прилагането на правото на обезщетение, предвидено в член 7, параграф 1 от този регламент, и от друга страна, те могат да се позовават на това право на обезщетение, когато поради закъснение на полет претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, с други думи — когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание (вж. в този смисъл решения от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 60, 61 и 69, и от 7 юли 2022 г., SATA International — Azores Airlines (Неизправност на системата за зареждане с гориво), C-308/21, EU:C:2022:533, т. 19 и цитираната съдебна практика).

- 20 Всъщност пътниците на така закъснели полети, подобно на пътниците, чиито първоначални полети са отменени, претърпяват необратима загуба на време, а следователно и сходно неудобство. Що се отнася до закъснелите полети обаче, това неудобство се обективира при достигането на крайния пункт на пристигане, така че с оглед на обезщетението по член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 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. 32 и 33).
- 21 Решаващият фактор, въз основа на който Съдът е приравнил голямото закъснение на полет при пристигането с отмяната на полет, произтича от факта, че подобно на пътниците на отменен полет пътниците, чиито полети имат голямо закъснение, претърпяват вреда, която се обективира с необратима загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, която не може да бъде поправена другояче, освен чрез обезщетение (вж. в този смисъл решения от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon и др.*, C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 52, 53 и 61, от 23 октомври 2012 г., *Nelson и др.*, C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 54, и от 12 март 2020 г., *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, т. 23). Така при отмяна на полет или голямо закъснение на полет при пристигане в крайния пункт предвиденото в член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 право на обезщетение е неразривно свързано с наличието на тази загуба на време, равна на или по-голяма от три часа.
- 22 От това следва, че пътник, ползващ въздушен транспорт, който не е заминал с полета, за който е имал потвърдена резервация, и благодарение на резервиран от самия него заместващ полет е достигнал крайния пункт на пристигане с по-малко от три часа закъснение в сравнение с предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание, не е претърпял такава загуба на време и поради това няма посоченото право на обезщетение.
- 23 В това отношение следва да се припомни, че съгласно съображение 2 от Регламент № 261/2004 той има за цел да се предотврати „сериозното безпокойство и неудобство“ на пътниците във въздушния транспорт. Впрочем, въпреки че обстоятелството, че самият пътник, ползващ въздушен транспорт, е намерил заместващ полет, може да доведе до неудобство за съответния пътник, това неудобство не може да се счита за „сериозно“ по смисъла на този регламент, при положение че пътникът е достигнал крайния си пункт на пристигане с по-малко от три часа закъснение в сравнение с предварително планираното време за пристигане по разписание (вж. по аналогия решения от 30 април 2020 г., *Air Nostrum*, C-191/19, EU:C:2020:339, т. 30—33, и от 22 април 2021 г., *Austrian Airlines*, C-826/19, EU:C:2021:318, т. 42 и 43).
- 24 С оглед на изложените по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 1 и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че не може да има право на обезщетение по смисъла на тези разпоредби пътник, ползващ въздушен транспорт, който поради риска от голямо закъснение при пристигането в крайния пункт на полета, за който има потвърдена резервация, или дори поради наличието на достатъчно данни за такова закъснение, сам е резервирал заместващ полет и е достигнал крайния пункт на пристигане със закъснение от по-малко от три часа в сравнение с предварително планираното време за пристигане на първия полет по разписание.

По втория въпрос

- 25 Предвид отговора на първия въпрос не е необходимо да се разглежда вторият въпрос. Всъщност, след като закъснението на полет при пристигане в крайния пункт е по-малко от три часа в сравнение с предварително планираното време за пристигане по разписание, пътниците на този полет не могат да се ползват от обезщетението, предвидено в член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004. Ето защо в този случай е без значение дали тези пътници са се представили навреме на гишето за регистрация, както изисква член 3, параграф 2, буква а) от този регламент.

По съдебните разноски

- 26 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 (трети състав) реши:

Член 5, параграф 1 и член 7, параграф 1 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 тълкуват в смисъл, че

не може да има право на обезщетение по смисъла на тези разпоредби пътник, ползващ въздушен транспорт, който поради риска от голямо закъснение при пристигането в крайния пункт на полета, за който има потвърдена резервация, и дори поради наличието на достатъчно данни за такова закъснение, сам е резервирал заместващ полет и е достигнал крайния пункт на пристигане със закъснение от по-малко от три часа в сравнение с предварително планираното време за пристигане на първия полет по разписание.

Подписи