



## Сборник съдебна практика

### ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

2 декември 2022 година \*

„Преюдициално запитване — Член 99 от Процедурния правилник на Съда — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) — Обезщетяване и помощ на пътниците — Отмяна на полет — Право на обезщетение при предложение за премаршрутиране — Условия — Несъответствие между текстовете на различните езици на разпоредба от правото на Съюза — Премаршрутиране, което позволява на пътниците да заминат не по-рано от един час преди началото на полета по разписание“

По дело C-229/22

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Tribunalul Specializat Cluj (Специализиран съд Клуж, Румъния) с акт от 25 януари 2022 г., постъпил в Съда на 29 март 2022 г., в рамките на производство по дело

NC

срещу

**Compania Naisen ională de Transporturi Aeriene Tarom SA,**

СЪДЪТ (осми състав),

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

генерален адвокат: L. Medina,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, да се произнесе с мотивирано определение в съответствие с член 99 от Процедурния правилник на Съда,

постанови настоящото

\* Език на производството: румънски.

## Определение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 5, параграф 1, буква в), подточка 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 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).
- 2 Запитването е отправено във връзка със спор между пътника NC и въздушния превозвач Compania Națională de Transporturi Aeriene Tarom SA (наричан по-нататък „Tarom“) относно отказа на последния да обезщети NC за промяна на предварително планираното по разписание начало на полета му.

### Правна уредба

- 3 Съображения 1 и 12 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия на [Съюза] 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.

[...]

(12) Безпокойството и неудобството на пътниците, причинени от отмяна на полети, следва също да се намали. Това следва да се постигне, като се убедят превозвачите да информират пътниците за отменени полети преди времето на отлитане по разписание и, освен това, да им предложат разумно премаршрутиране, така че пътниците да могат да уредят нещата по друг начин. Ако не успеят да направят това, въздушните превозвачи следва да компенсират пътниците, освен когато отмяната става в извънредни обстоятелства, които са могли да бъдат избегнати при вземане на всякакви разумни мерки“.

- 4 Член 5 от този регламент е озаглавен „Отмяна“ и гласи:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[...]

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

[...]

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.

[...]

5 Член 7 от посочения регламент е озаглавен „Право на обезщетение“ и в параграф 1 предвижда:

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

а) 250 EUR за всички полети до 1500 километра;

[...]

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“.

### **Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос**

- 6 Жалбоподателят в главното производство прави резервация за полет на Tarom от Клуж-Напока (Румъния) до Букурещ (Румъния). Полетът е трябвало да бъде извършен от този въздушен превозвач на 18 май 2020 г. с планирано излитане в 19,40 ч. и планирано кацане в 20,50 ч. същия ден.
- 7 Когато на 18 май 2020 г. в 18 ч. се явява на летище Клуж-Напока, жалбоподателят в главното производство е уведомен, че директният полет от Клуж-Напока до Букурещ, за който е направил резервация, е заменен с полет с междинно кацане в Яш (Румъния). Той приема този полет, който излита от Клуж-Напока същия ден в 19,55 ч. и каца в Букурещ в 22,30 ч.
- 8 Предвид отмяната на полета на 18 май 2020 г., за който е направил резервация, същия ден жалбоподателят в главното производство изпраща електронно писмо до Tarom с искане да му изплати обезщетение от 250 евро на основание член 7, параграф 1, буква а) във връзка с член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004.
- 9 След като Tarom отказва да удовлетвори искането му, на 17 август 2020 г. жалбоподателят в главното производство предявява иск за обезщетение пред Judecătoria Cluj-Napoca (Първоинстанционен съд Клуж-Напока, Румъния). С решение от 26 февруари 2021 г. тази юрисдикция отхвърля иска му с мотива, че за случая е приложимо изключението от правото на пътника на обезщетение в случай на отмяна на полет, предвидено в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от посочения регламент, тъй като жалбоподателят в главното производство е пристигнал със закъснение от само 1 час и 40 минути.

- 10 Последният обжалва това решение пред Tribunalul Specializat Cluj (Специализиран съд Клуж, Румъния). В жалбата си той по-специално твърди, че член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 е нарушен, тъй като заместващият полет не е излетял най-късно един час преди началото на полета по разписание.
- 11 В това отношение запитващата юрисдикция отбелязва, че съгласно текста на румънски език на тази разпоредба при отмяна на полет съответните пътници имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач в съответствие с член 7 от посочения регламент, освен ако не са 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 (*„în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută“*).
- 12 Тази юрисдикция обаче отбелязва, че текстът на румънски език на тази разпоредба се различава от текстовете ѝ на други езици, що се отнася до определянето на времето на заминаване при премаршрутиране. Всъщност, докато текстът на румънски език на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 предвижда, че началото на полета при премаршрутиране трябва да бъде „не по-късно“ от един час преди началото на анулирания полет по разписание, текстовете на тази разпоредба на английски език (*„no more than one hour before the scheduled time of departure“*) и на френски език (*„au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévu“*) предвиждат, че часът на заминаване при премаршрутиране не може да бъде изместен с повече от един час преди началото на отменения полет. Националната юрисдикция подчертава, че видно от практиката на Съда, изключението по член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от споменатия регламент трябва да се разбира в смисъла по-специално на текста на тази разпоредба на английски и френски език и че поради това счита за необходимо Съдът да определи правилното ѝ тълкуване.
- 13 При тези обстоятелства Tribunalul Specializat Cluj (Специализиран съд Клуж) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли разпоредбите на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкуват:

- а) в смисъл, че въздушният превозвач е освободен от задължението за изплащане на обезщетението, ако съответните пътници са информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета и 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 по разписание,

или, обратно,

б) в смисъл, че въздушният превозвач е освободен от задължението за изплащане на обезщетението, ако съответните пътници са информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета и е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат най-рано един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане по-малко от два часа [...] [след] времето по разписание?“.

### По преюдициалния въпрос

- 14 Съгласно член 99 от Процедурния правилник на Съда, когато отговорът на преюдициален въпрос се налага недвусмислено от съдебната практика или не оставя място за разумно съмнение, Съдът може във всеки един момент да се произнесе с мотивирано определение по предложение на съдията докладчик и след изслушване на генералния адвокат.
- 15 Тази разпоредба следва да се приложи в настоящото преюдициално производство.
- 16 С въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че при анулиране на полет съответните пътници имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач на основание член 7 от този регламент, освен ако не са информирани за тази отмяна по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и ако този въздушен превозвач им е предложил премаршрутиране, което им позволява да заминат най-рано 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.
- 17 Следва да се констатира наличие на несъответствие между текстовете на различните езици на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004.
- 18 Всъщност при съпоставяне на тези текстове се установява, че съгласно текстовете на румънски и български език на тази разпоредба пътниците, чийто полет е отменен, имат право на основание член 7 от този регламент да получат обезщетение от опериращия въздушен превозвач, освен ако не са 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 („*cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută*“ и „*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.
- 19 Текстът на френски език на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 обаче предвижда, че при отмяна на полет съответните пътници имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач на основание член 7 от този регламент, освен ако не са информирани за отмяната на полета по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат „най-рано“ 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.

- 20 На текста на френски език на разпоредбата съответстват текстовете ѝ на други 20 езика, а именно на испански език („*que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista*“), чешки език („*které jim umožní odletět nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu*“), датски език („*så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt*“), немски език („*ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen*“), естонски език („*võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega*“), гръцки език („*επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα ωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης*“), английски език („*allowing them to depart no more than one hour before the scheduled time of departure*“), хърватски език („*čime im je omogućeno da oputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska*“), италиански език („*partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto*“), латвийски език („*viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas*“), литовски език („*išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką*“), унгарски език („*hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak*“), малтийски език („*li thallihom jilqu mhux aktar minn siegħa qabel il-ħin tat-tluq skedat*“), нидерландски език („*die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt*“), полски език („*umożliwiająca im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu*“), португалски език („*que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida*“), словашки език („*ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu*“), словенски език („*ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod*“), фински език („*jonka mukaan hänen olisi lähdeittävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa*“) и шведски език („*så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden*“).
- 21 В този контекст следва да се припомни, че формулировката, използвана в текста на правна разпоредба на Съюза на един от езиците, не може да служи като единствена основа за тълкуването на разпоредбата или в това отношение да ѝ се отдава предимство пред текстовете на останалите езици. Разпоредбите на правото на Съюза трябва да се тълкуват и прилагат по еднакъв начин с оглед на текстовете, изготвени на всички езици на Съюза. В случай на несъответствия между текстовете на различните езици на разпоредба от правото на Съюза въпросната разпоредба трябва да се тълкува в зависимост от общата структура и целите на правната уредба, от която е част (вж. в този смисъл решения от 27 октомври 1977 г., Bouchereau, 30/77, EU:C:1977:172, т. 14, от 9 юли 2020 г., Banca Transilvania, C-81/19, EU:C:2020:532, т. 33, и от 30 юни 2022 г., Allianz Elementar Versicherung, C-652/20, EU:C:2022:514, т. 36).
- 22 В това отношение следва да се отбележи, че целта на Регламент № 261/2004, видна от съображения 1 и 12 от него, е да засили правата на пътниците на въздушните превозвачи. Възщност с действията на Съюза в областта на въздушния транспорт се цели по-специално да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, като по-конкретно се намалят причиняваните им при отмяна на полети безпокойство и неудобство.
- 23 В този контекст от член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от този регламент следва, че при посочените от тази разпоредба условия право на фиксирано обезщетение имат пътниците, които са информирани за отмяната на полета си по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и на които въздушният превозвач не може да предложи премаршрутиране с полет, който излита най-рано един час преди началото на полета по разписание и каца в крайния пункт на пристигане по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

- 24 Посочената разпоредба предвижда следователно две кумулативни условия, а именно премаршрутиране с полет, който, от една страна, излита най-рано един час преди началото на полета по разписание, и от друга страна, достига крайния пункт на пристигане по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание. Съответният пътник следователно няма право на обезщетение само ако и двете посочени условия са изпълнени (вж. в този смисъл определение от 27 юни 2018 г., *flightright*, C-130/18, непубликувано, EU:C:2018:496, т. 17).
- 25 В това отношение следва да се отбележи, че тази разпоредба дава на опериращия въздушен превозвач известна свобода на действие, като му предоставя възможност да не плати обезщетение на пътник, чийто полет е отменен в последния момент, ако предложи премаршрутиране с по-голяма продължителност от отменения полет. Ако опериращият превозвач реши да предложи премаршрутиране, разпоредбата му позволява да определи с до един час по-рано времето за заминаване на пътника и с до два часа по-късно времето на пристигането му.
- 26 Посочената свобода на действие варира в зависимост от момента, в който опериращият въздушен превозвач информира пътника за отмяната на полета му, като е по-голяма в случаите по член 5, параграф 1, буква в), подточка ii) от посочения регламент и по-ограничена в случаите по член 5, параграф 1, буква в), подточка iii). В последната хипотеза опериращият въздушен превозвач трябва да предложи на пътника премаршрутиране, при което разписанието на полетите да е с възможно най-малко отклонение от първоначалното разписание.
- 27 Текстът на румънски език на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от този регламент не гарантира обаче, че при предложеното премаршрутиране разписанието на полета ще е с възможно най-малко отклонение от първоначалното разписание. Всъщност текстът на този език и текстът на български език позволяват на опериращия въздушен превозвач по своя преценка и почти без ограничение да определи по-ранен час за начало на полета на самолета, което не съответства на целта на Регламент № 261/2004 за осигуряване на висока степен на защита на пътниците и би могло да засегне договорните отношения, като създаде много явен дисбаланс в полза на превозвача.
- 28 Ето защо с оглед на изложеното на поставения въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че при анулиране на полет съответните пътници имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач на основание член 7 от този регламент, освен ако не са информирани за тази отмяна по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и ако този въздушен превозвач им е предложил премаршрутиране, което им позволява да заминат най-рано 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.

### **По съдебните разноски**

- 29 С оглед на обстоятелството, че за страните в главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

**Член 5, параграф 1, буква в), подточка 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:**

**при анулиране на полет съответните пътници имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач на основание член 7 от този регламент, освен ако не са информирани за тази отмяна по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и ако този въздушен превозвач им е предложил премаршрутиране, което им позволява да заминат най-рано 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.**

Подписи