Сборник съдебна практика

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

5 октомври 2016 година*

„Преюдициално запитване — Член 99 от Процедурния правилник на Съда — Липса на разумно съмнение — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 2, буква л) — Понятие за отмяна — Полет, извършил непланирано по разписание междинно кацане“

По дело C-32/16

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Amtsgericht Dresden (Районен съд Дрезден, Германия) с акт от 10 декември 2015 г., постъпил в Съда на 19 януари 2016 г., в рамките на производство по дело

Ute Wunderlich

срещу

„Българиан еър чартър“ ООД,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: D. Šváby (докладчик), председател на състава, M. Safjan и M. Vilaras, съдии,

генерален адвокат: M. Bobek,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за „Българиан еър чартър“ ООД, от P. Kauffmann, Rechtsanwalt,

— за френското правителство, от D. Colas и M.-L. Kitamura, в качеството на представители,

— за Европейската комисия, от W. Mölls и K. Simonsson, в качеството на представители,

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: немски.

Определение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 2, буква л) 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 Това запитване е отправено в рамките на спор между Ute Wunderlich и „Българиан еър чартър“ ООД, въздушен превозвач, по повод отказа на последното да изплати обезщетение, тъй като при изпълнявания от него полет извършил непланирано по разписание междинно кацане преди крайния пункт на пристигане.

Правна уредба

3 Съображения 1, 2 и 4 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(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 [потребителите].

(2) Отказан достъп на борда и отмяна или [голямо] закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.

[…]

(4) Следователно Общността следва да повиши стандартите на защита […], за да се увеличат правата на пътниците и да се гарантира, че въздушните превозвачи оперират при хармонизирани условия на либерализиран пазар“.

4 Член 2, параграф л) от този регламент определя понятието „отмяна“ като „не[осъществяване] на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.

5 Член 5, параграф 1 от посочения регламент предвижда:

„При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперираща 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-[рано] 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 Член 7, параграф 1 от същия регламент предвижда по-специално че при отмяна на полет пътници получават обезщетение във фиксиран размер от 250 EUR за всички полети до 1500 километра.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

7 Г-жа Wunderlich резервирала полет на Българиан еър чартър, излитащ на 13 септември 2014 г., в 11,40 ч. от Бургас (България) с дестинация Дрезден (Германия), като кацането е предвидено за същия ден, в 13,00 ч.

8 Самолетът, изпълняващ разглеждания полет, излита на деня и в часа по разписание. Въпреки това извършва непланирано междинно кацане в Прага (Чешката република), за да пристигне накрая в Дрезден в 15,20 ч., тоест със закъснение при пристигането от 2 часа и 20 минути.

9 За да получи обезщетението в размер на 250 EUR по членове 5 и 7 от Регламент № 261/2004, дължимо при отмяна на полет, г-жа Wunderlich сезира Amtsgericht Dresden (Районен съд Дрезден, Германия).

10 В този контекст запитващата юрисдикция преценява, че за целите на тълкуването на понятието „отмяна“ по смисъла на член 2, буква л) от Регламент № 261/2004, съгласно решение от 13 октомври 2011 г., Sousa Rodríguez и др. (C-83/10, EU:C:2011:652), би следвало да се разгледа понятието „маршрут“, което Съдът определя като пътя, който самолетът следва да измине от летището на излитане до летището на пристигане по установено разписание, т.е. самолетът да е заминал в съответствие с предвидения маршрут и да е достигнал определения в посочения маршрут краен пункт на пристигане. Във връзка с това посочената юрисдикция счита, че от решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716), следва, че маршрутът е основен елемент на полета, доколкото полетът трябва да се извършва в съответствие с предварително определен от превозвача план. Същата юрисдикция изтъква също така, че като се има предвид разграничението между „закъснение“ и „отмяна“, което трябва да бъде провеждано, полетът може да се квалифицира като „отменен“ само ако въздушният превозвач е превозил пътниците с друг полет, чийто първоначален план е различен от този за предварително планирания полет. От това запитващата юрисдикция извежда заключението, че маршрутът представлява съществен елемент от полета.

11 Освен това тя установява, че позовавайки се на решение от 13 октомври 2011 г., Sousa Rodríguez и др. (C-83/10, EU:C:2011:652), редица германски съдилища приемат, че отклонението на даден самолет от предвидения маршрут и включването на непланирано междинно кацане съставлява толкова съществено изменение на първоначалния маршрут, че планираният полет следва да се приеме за неосъществен.

12 При тези обстоятелства Amtsgericht Dresden (Районен съд Дрезден) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Налице ли е отмяна на полет по смисъла на член 2, буква л) от Регламент № 261/2004, когато извършващият полета самолет е излетял по разписание и е достигнал предвидената крайна точка на пристигане със закъснение от не повече от 3 часа, но е било извършено непланирано в разписанието междинно кацане?“.

По преюдициалния въпрос

13 Съгласно член 99 от Процедурния правилник на Съда, когато преюдициалният въпрос е идентичен с въпрос, по който Съдът вече се е произнесъл, отговорът на този въпрос се налага недвусмислено от съдебната практика или отговорът 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.

14 Тази разпоредба следва да се приложи по настоящото дело.

15 С поставения въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 2, буква л) от Регламент № 261/2004 трябва да бъде тълкуван в смисъл, че полет, чиито място на излитане и място на кацане са били в съответствие с предвиденото разписание, но при който е извършено непланирано по разписание междинно кацане, следва да бъде смятан за отменен.

16 Преди всичко е необходимо да се напомни, че член 2, буква л) от Регламент № 261/2004 определя „отмяна[та]“ като „не[осъществяване] на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.

17 Във връзка с това Съдът уточнява, че по принцип е възможно да се приеме, че е налице отмяна на полета, когато е налице отказ от плана за първоначалния полет и неговите пътници са се присъединили към пътниците на полет, който също е планиран, и то независимо от полета, за който превозените по този начин пътници са направили резервация (вж. решение от 13 октомври 2011 г., Sousa Rodríguez и др., C-83/10, EU:C:2011:652, т. 30 и цитираната съдебна практика).

18 Независимо от това полет като разглеждания в главното производство, чиито място на излитане и място на кацане са били в съответствие с предвиденото разписание, и при който следователно не е пристъпено към прехвърляне на пътници към друг полет поради сваляне от разписанието на резервирания от тях полет, не може да се смята за неизпълнен по смисъла на член 2, буква л) от Регламент № 261/2004 (вж. в този смисъл решение от 13 октомври 2011 г., Sousa Rodríguez и др., C-83/10, EU:C:2011:652, т. 28 и цитираната съдебна практика).

19 Обстоятелството, че при този полет е извършено непредвидено по разписание междинно кацане, не би следвало да поставя под въпрос тази констатация и следователно да позволи разглежданият полет да бъде смятан за отменен.

20 Във връзка с това от практиката на Съда безспорно следва, че маршрутът е основен елемент на полета, доколкото полетът се извършва в съответствие с предварително определено от превозвача разписание (решение от 13 октомври 2011 г., Sousa Rodríguez и др., C-83/10, EU:C:2011:652, т. 27).

21 Независимо от това, ако полет, достигнал предвидената крайна точка на пристигане, след като е извършено непланирано по разписание междинно кацане, бъде приравнен на отменен полет и вследствие на това въздушният превозвач бъде задължен да заплати на пътуващите с този полет обезщетението по член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004, това не би било в съответствие нито с целта на този регламент, нито с принципа на равно третиране.

22 От една страна, не се спори, че както следва от съображения 1, 2 и 4 от Регламент № 261/2004, същият има за цел да гарантира високо равнище на защита на пътниците и на потребителите, като подсили правата им в редица случаи, пораждащи сериозно безпокойство и неудобство, и като стандартизирано и незабавно поправя претърпените от тях вреди (решение от 22 юни 2016 г., Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, т. 26 и цитираната съдебна практика).

23 Непредвиденото по разписание междинно кацане при изпълняването на даден полет обаче по никакъв начин не представлява ситуация, която сама по себе си да поражда за пътниците сериозно безпокойство и неудобство, каквито възникват при отказан достъп на борда, при отмяна или при голямо закъснение, за които случаи Регламент № 261/2004, както е тълкуван от Съда, предвижда изплащането на обезщетение.

24 Подобно сериозно безпокойство и подобно неудобство възникват само ако поради това междинно кацане въздухоплавателното средство, изпълняващо разглеждания полет, достигне крайния си пункт на пристигане със закъснение от три или повече часа след предварително планираното време за пристигане по разписание, в който случай пътниците по принцип имат право да получат обезщетението по член 5, параграф 1, буква в) и по член 7 от Регламент № 261/2004, както е тълкуван от Съда (вж. в този смисъл решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 32 и цитираната съдебна практика).

25 От друга страна, ако полет, при който крайният пункт на пристигане е достигнат след извършването на междинно кацане, бъде приравнен на отменен полет, би следвало да се признае право на обезщетение на пътник, претърпял закъснение с продължителност от по-малко от три часа вследствие на това непредвидено междинно кацане, при положение че пътниците, претърпели закъснение на полета със сходна продължителност, но поради други причини, не биха имали право на обезщетение по член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004, както е тълкуван от Съда, поради което това би било в противоречие с принципа на равно третиране.

26 Съгласно постоянната съдебна практика обаче всеки акт на Съюза трябва да се тълкува в съответствие с цялото първично право, включително в съгласие с този принцип, който изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано (вж. решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 48 и цитираната съдебната практика).

27 С оглед на изложените съображения на поставения от запитващата юрисдикция въпрос трябва да се отговори, че член 2, буква л) от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че полет, чиито място на излитане и място на кацане са били в съответствие с предвиденото разписание, но при който е извършено непланирано по разписание междинно кацане, не може да се смята за отменен.

По съдебните разноски

28 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:

Член 2, буква л) от Регламент № 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 отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91, следва да се тълкува в смисъл, че полет, чиито място на излитане и място на кацане са били в съответствие с предвиденото разписание, но при който е извършено непланирано по разписание междинно кацане, не може да се смята за отменен.

Подписи