Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

16 януари 2025 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 3, параграф 3 — Безплатно пътуване или пътуване по намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно публично — Пътник, платил само такси и данъци върху въздушния транспорт — Резервация като част от промоционална кампания — Член 8, параграф 1, буква в) — Право на премаршрутиране за по-късна дата —Липса на изискване за времева връзка между отменения полет и пожелания от пътника полет след премаршрутиране“

По дело C-516/23

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд, Франкфурт на Майн, Германия) с акт от 8 август 2023 г., постъпил в Съда на 10 август 2023 г., в рамките на производство по дело

NW,

YS

срещу

Qatar Airways,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: N. Jääskinen, председател на девети състав, изпълняващ функцията на председател на осми състав, M. Gavalec (докладчик) и J. Passer, съдии,

генерален адвокат: P. Pikamäe,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за YS и NW, от M. Böse, Rechtsanwalt,

– за Qatar Airways, от B. Liebert и U. Steppler, Rechtsanwälte,

* Език на производството: немски.

– за Европейската комисия, от G. von Rintelen 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 3, параграф 3 и на член 8, параграф 1, буква в) 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 NW и YS — пътници, ползващи въздушен транспорт, и Qatar Airways относно искане на обезщетение за неизпълнение от страна на въздушния превозвач на задължението му да осигури премаршрутиране на тези пътници до техния краен пункт на пристигане.

Правна уредба

Регламент № 261/2004

3 Съображения 1, 2, 4, 12 и 13 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия на [Европейската о]бщност 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.

[…]

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

[…]

(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 [не] са могли да бъдат избегнати [дори] при вземане на всякакви разумни мерки.

(13) Пътници, чиито полети са отменени, следва да могат да получат или възстановяване стойността на билетите, или премаршрутиране при задоволителни условия, и за тях следва да се положат съответни грижи, докато чакат по-късен полет“.

4 Член 3 от този регламент е озаглавен „Приложно поле“ и параграф 3 от него предвижда:

„Настоящият регламент не се прилага за пътници, пътуващи безплатно или на намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно [публично]. Въпреки това, той се прилага за пътници с билети, издадени в рамките на програма за формиране на редовни клиенти или на други търговски програма, от въздушен превозвач или туроператор“.

5 Член 5 от посочения регламент, озаглавен „Отмяна“, предвижда в параграф 1, буква а) и в параграф 3:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

а) получават помощ от оперирящия въздушен превозвач по член 8.

[…]

3. Оперирящ въздушен превозвач не е длъжен [д]а изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“.

6 Член 7 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на обезщетение“, предвижда стандартизирано обезщетение на пътниците, чийто размер варира по-специално в зависимост от разстоянието на полета.

7 Член 8 от същия регламент е озаглавен „Право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране“ и предвижда:

„1. Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага избор между:

а) – възстановяване до седем дни по силата на член 7, параграф 3, на пълната стойност на билета на цената, на която е купен, за част или части от неосъществения път и за част или части от вече осъществения път, ако полетът повече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване, заедно с, когато е уместно,

– обратен полет до първоначалния пункт на излитане, при първа възможност;

б) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност; или

в) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места.

[…]“.

Регламент (ЕО) № 1008/2008

8 Член 23 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 2008 г., стр. 3) е озаглавен „Информация и недопускане на дискриминация“ и предвижда следното в параграф 1:

„Достъпните за масовия потребител въздухоплавателни тарифи и такси, предлагани или публикувани под всякаква форма, включително по Интернет, за въздухоплавателни услуги от летище, разположено на територията на държава членка, за която се прилага Договорът, включват приложимите за тях условия. Крайната цена, която трябва да се заплати, се посочва винаги и включва приложимите въздухоплавателни тарифи или такси, както и всички приложими данъци, такси, допълнителни такси и тарифи, които няма как да бъдат избегнати и които могат да се предвидят към момента на публикуването. Освен посочване на крайната цена, се посочва най-малко следното:

а) въздухоплавателните тарифи или такси;

б) данъци;

в) летищни такси; и

г) други такси, [допълнителни плащания или други дължими суми], като например свързани със сигурността или горивото;

в случаите, когато елементите от букви б), в) и г) са добавени към въздухоплавателните тарифи или такси. Незадължителните ценови добавки се съобщават по ясен, прозрачен и недвусмислен начин в началото на всеки процес на резервация, като приемането им от страна на потребителя се основава на „възможност за избор“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

9 На 5 август 2020 г. ищците в главното производство правят резервация с Qatar Airways за двупосочни полети от Франкфурт на Майн (Германия) до Денпасар (Индонезия) с междинно кацане в Доха (Катар).

10 Резервацията е направена в рамките на промоционална кампания на този опериращ въздушен превозвач. Тази кампания, която е с ограничена продължителност, е запазена изключително само за специалисти в областта на здравеопазването и им позволява да правят резервации на полети при този превозвач, като заплащат само свързаните с тези резервации такси и данъци.

11 На 13 септември 2020 г. Qatar Airways отменя полетите, за които е направена резервацията.

12 Освен това до пролетта на 2022 г. този превозвач вече не извършва полети до Денпасар.

13 С електронно писмо от 8 август 2022 г. ищците в главното производство отправят покана за доброволно изпълнение до посочения превозвач да им предложи премаршрутиране до Денпасар на 20 октомври 2022 г. и да осигури обратен полет до Франкфурт на Майн на 7 ноември 2022 г., като те изискват необходимите действия във връзка с това да бъдат предприети преди 18 август 2022 г. Тъй като поканата за доброволно изпълнение остава без отговор, ищците в главното производство правят резервация на разглежданите по делото полети, като използват натрупаните точки в рамките на програма за формиране на редовни клиенти и доплащат обща сума в размер на 394,62 евро. В деня на резервацията пазарната цена на тези полети възлиза на 4 276,36 евро за всеки пътник.

14 Посочените ищци в главното производство сезират Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия), който е запитващата юрисдикция, с иск срещу Qatar Airways за обезщетение от този опериращ въздушен превозвач за неизпълнението на задължението му за оказване на съдействие, произтичащо от член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004.

15 В рамките на този иск запитващата юрисдикция поставя въпроси, на първо място, относно приложимостта на Регламент № 261/2004 към конкретния случай.

16 В това отношение посочената юрисдикция иска да се установи, от една страна, дали пътник трябва да се счита за пътуващ безплатно по смисъла на член 3, параграф 3 от Регламент № 261/2004, когато трябва да плаща само данъците върху въздушния транспорт и летищните такси.

17 От друга страна, посочената юрисдикция отбелязва, че от практиката на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) следва, че намалена тарифа, предоставена от въздушния превозвач за персонала на предприятие, сключило рамково споразумение с този превозвач, трябва да се счита за „предлагана [публично]“ по смисъла на член 3, параграф 3. Запитващата юрисдикция обаче счита, че тази съдебна практика може да се приложи към разглежданата в главното производство промоционална кампания, тъй като тази кампания не представлява нито програма за формиране на редовни клиенти, нито търговска програма по смисъла на тази разпоредба.

18 В случай че Регламент № 261/2004 е приложим към разглежданото в главното производство положение, запитващата юрисдикция иска да се установи, на второ място, дали правото на премаршрутиране, предвидено в член 8, параграф 1, буква в) от този регламент, предполага наличието на времева връзка между отменения полет и полета, който трябва да бъде изпълнен след премаршрутирането, макар това условие да не следва от текста на тази разпоредба.

19 В това отношение запитващата юрисдикция отбелязва, че съгласно практиката на Oberlandesgericht Köln (Висш областен съд Кьолн, Германия), като се има предвид целта на член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, която е да защити пътниците по време на съответното пътуване, тази разпоредба не предоставя на пътника право на безплатно премаршрутиране по негово усмотрение, без никаква връзка във времето с първоначалния план за пътуване. Според тази втора юрисдикция трябва да е налице времева връзка между отменения полет и полета, който трябва да се изпълни след премаршрутиране. Оказва се обаче, че тази съдебна практика е отменена от Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия). В този контекст запитващата юрисдикция иска да се установи дали изискването за такава времева връзка произтича от тази разпоредба, тъй като текстът ѝ не съдържа никакво указание в този смисъл.

20 При тези обстоятелства Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Висш областен съд Франкфурт на Майн) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли Регламент № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че пътникът пътува безплатно по смисъла на член 3, параграф 3, [първо изречение], предложение първо от този регламент, ако следва да заплати само дължимите за самолетния билет такси и данъци във връзка с въздушния транспорт?

2) При отрицателен отговор на първия въпрос:

Трябва ли Регламент № 261/2004 […] да се тълкува в смисъл, че ако полетът е бил резервиран в рамките на предлагана от въздушен превозвач промоция, която е ограничена във времево и в количествено отношение и е достъпна само за определена група професии, не става въпрос за тарифа, която се предлага (индиректно) публично по смисъла на член 3, параграф 3, [първо изречение], предложение второ от Регламента?

3) При отрицателен отговор и на втория въпрос и ако се приеме, че е приложим Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г.:
   а) Трябва ли член 8, параграф 1, буква в) от Регламента да се тълкува в смисъл, че трябва да съществува времева връзка между първоначално резервирания и отменен полет и поисканото премаршрутиране за по-късна;
   б) Как в зависимост от конкретния случай би следвало да се определи тази времева връзка?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

21 С първия въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 3, параграф 3, първо изречение, предложение първо от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че даден пътник пътува безплатно по смисъла на тази разпоредба, когато, за да направи резервацията си, той е трябвало да плати само данъците и таксите върху въздушния транспорт.

22 Съгласно член 3, параграф 3, първо изречение, предложение първо от Регламент № 261/2004 последният не се прилага за пътници, пътуващи безплатно.

23 В самото начало следва да се отбележи, че понятието „безплатно пътуване“ не е дефинирано нито в член 3, параграф 3 от Регламент № 261/2004, нито в която и да било друга разпоредба от този регламент. При това положение съгласно постоянната практика на Съда смисълът и обхватът на този термин следва да се определят с оглед на обичайното му значение в общоупотребимия език, като се държи сметка за контекста, в който се използва, и за целите, преследвани от правната уредба, от която той е част (решение от 30 април 2024 г., Trade Express-L и DEVNIA TSIMENT C-395/22 и C-428/22, EU:C:2024:374, т. 65 и цитираната съдебна практика). Освен това, както е постановил Съдът, с оглед на целта на Регламент № 261/2004, посочена в съображение 1 от него, а именно да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, изключението от разпоредбите, предоставящи права на пътниците, трябва да се тълкува стриктно (вж. в този смисъл решение от 26 октомври 2023 г., LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, т. 43 и цитираната съдебна практика).

24 Що се отнася, най-напред, до значението в общоупотребимия език на израза „пътува безплатно“, следва да се приеме, че той най-общо обозначава положение, при което пътникът пътува безвъзмездно, без да трябва да заплаща каквато и да било насрещна престация за самолетния си билет.

25 В това отношение тълкуване на този израз в смисъл, че пътникът пътува безплатно, въпреки че, за да приключи с резервацията си, трябва да заплати сума, която се определя не в съответствие с тарифата за пътниците, а с оглед на данъците или летищните такси, дължими за въздушния транспорт, би противоречало на значението в общоупотребимия език на този израз.

26 На следващо място, що се отнася до контекста, в който се вписва член 3, параграф 3 от Регламент № 261/2004, макар тази разпоредба несъмнено да се отнася общо до безплатното пътуване, без да се уточняват различните елементи, формиращи цената на пътуването, това не променя факта, че член 23 от Регламент № 1008/2008 предвижда, че крайната цена, която трябва да се заплати, включва приложимите въздухоплавателни тарифи, както и всички данъци, летищни и други такси, допълнителни плащания или други дължими суми, като например свързаните със сигурността или горивото. От това следва, че данъците и таксите не са изключени от цената на самолетния билет, а са неразделна част от него.

27 Това тълкуване се подкрепя от практиката на Съда, съгласно която пътниците, които пътуват с билети, за които са заплатили само част от цената, попадат в приложното поле на Регламент № 261/2004, ако намалената тарифа, по която са платили билетите, е била пряко или косвено достъпна за потребителите или тези билети са били издадени в рамките на програма за формиране на редовни клиенти или на други търговски програми (определение от 26 ноември 2020 г., SATA International — Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, т. 16).

28 Накрая, що се отнася до целта на Регламент № 261/2004, както следва от съображения 1, 2 и 4 от него, същият има за цел да гарантира високо равнище на защита на пътниците и на потребителите, като увеличи правата им в редица случаи, пораждащи сериозно безпокойство и неудобство, и като стандартизирано и незабавно поправя претърпените от тях вреди (решение от 22 април 2021 г., Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, т. 26).

29 Тълкуването обаче, според което даден пътник пътува безплатно и следователно не се ползва от прилагането на разпоредбите на Регламент № 261/2004, въпреки че е длъжен да заплати определени суми за данъци и такси за въздушен транспорт, следователно би компрометирало преследваната с този регламент цел, припомнена в точка 28 от настоящото решение, а именно да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт.

30 С оглед на изложените съображения на първия въпрос трябва да се отговори, че член 3, параграф 3, първо изречение, предложение първо от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че даден пътник не пътува безплатно по смисъла на тази разпоредба, когато, за да направи резервацията си, е трябвало да заплати само данъците и таксите върху въздушния транспорт.

По втория въпрос

31 С втория въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 3, параграф 3, първо изречение, предложение второ от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че даден пътник пътува по намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно публично по смисъла на тази разпоредба, когато е резервирал билета в рамките на промоционална кампания, която е ограничена във времето и по отношение на предлаганото количество билети и е адресирана до определена категория професии.

32 Съгласно член 3, параграф 3, първо изречение, предложение второ от Регламент № 261/2004 този регламент не се прилага за пътници, пътуващи по намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно публично.

33 В самото начало следва да се отбележи, че в конкретния случай в рамките на рекламната кампания на Qatar Airways този въздушен превозвач позволява единствено на специалисти в областта на здравеопазването да правят резервации на полети при същия превозвач, като заплащат само свързаните с тези резервации данъци и такси. В този контекст запитващата юрисдикция иска да установи дали такава намалена тарифа, която е запазена за определена категория професии в областта на здравеопазването, следва да се счита за тарифа, която се предлага публично по смисъла на тази разпоредба.

34 Във връзка с това, що се отнася до обхвата на израза „предлагана [публично]“, следва да се посочи, както изтъква и Европейската комисия, че дадена тарифа е предлагана публично дори ако не всеки потенциален клиент може да се ползва от нея.

35 Всъщност понятието „публично“ се отнася до неопределен брой потенциални адресати и освен това предполага наличие на доста голям брой лица (вж. по аналогия решение от 20 юни 2024 г., GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, т. 38 и цитираната съдебна практика). За да се определи дали дадена група лица, която се ползва от намалена тарифа, може да се разграничи от клиентите, на които дадена тарифа се предлага „публично“, е важно да се провери по-специално дали първата група лица е определена достатъчно прецизно, дали лицата отговарят на определените от въздушния превозвач специфични характеристики, за да се ползват от тази тарифа, и дали този превозвач предвижда предоставянето на индивидуално разрешение преди издаването на билета за превоз.

36 В това отношение групата на специалистите в областта на здравеопазването, описани абстрактно, без да се уточняват специфичните характеристики, които ги свързват и поради наличието на които за издаването на билети за превоз не се изисква предоставяне на предварително индивидуално разрешение, може да представлява клиенти, на които дадена тарифа се предлага публично по смисъла на член 3, параграф 3, първо изречение, предложение второ от Регламент № 261/2004. От това следва, че намалената тарифа, запазена за такава група, трябва да се счита за „предлагана публично“ по смисъла на тази разпоредба.

37 Това тълкуване се подкрепя от практиката на Съда относно тълкуването на член 3, параграф 3 от Регламент № 261/2004, според която билет по преференциална тарифа, който е достъпен само за определени лица във връзка със спонсориране на дадено събитие и който може да бъде издаден едва след предоставяне на предварително и индивидуализирано разрешение от въздушния превозвач, не може да се счита за общодостъпен, нито за издаден в рамките на програма за формиране на редовни клиенти или в рамките на други търговски програми (определение от 26 ноември 2020 г. по дело SATA International — Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, т. 17).

38 В конкретния случай ищците в главното производство са резервирали полет при въздушен превозвач в рамките на промоционална кампания, чиято продължителност е строго ограничена и е предназначена само за специалисти в областта на здравеопазването. Наистина тарифите, предложени в рамките на тази промоционална кампания, не са предлагани на цялото население. Все пак тези тарифи не са били запазени за индивидуално определени лица, а за определена група професии, а именно специалистите в областта на здравеопазването, като тази група се състои от неопределен брой лица, които не поддържат с този превозвач специална връзка, надхвърляща границите на отношенията с неговите клиенти.

39 Освен това, що се отнася до количественото ограничение на броя на наличните билети в рамките на промоционалната кампания, от материалите по делото, с които разполага Съдът, е видно, че това ограничение, изглежда, не произтича от характеристиките, присъщи на съответната група професии, а изглежда, че се обосновава с практически ограничения, наложени от въздушния превозвач, който не е бил в състояние да предложи тези тарифи на всички от разглежданата група поради нейния размер.

40 Накрая, следва да се добави, че тълкуване в смисъл, че определена в широк смисъл група лица като разглежданите в главното производство специалисти в областта на здравеопазването не би трябвало да се счита за клиенти, на които дадена тарифа се предлага „публично“ по смисъла на член 3, параграф 3, първо изречение, предложение второ от Регламент № 261/2004, би могло да наруши посочената в съображение 1 от този регламент цел за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците.

41 С оглед на всички изложени съображения на втория въпрос трябва да се отговори, че член 3, параграф 3, първо изречение, предложение второ от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че даден пътник не пътува по намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно публично по смисъла на тази разпоредба, когато е резервирал билета в рамките на промоционална кампания, която е ограничена във времето и по отношение на предлаганото количество билети и е адресирана до определена категория професии.

По третия въпрос

42 С третия въпрос, поставен, в случай че на първите два въпроса бъде отговорено отрицателно, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че за да бъде приложен той, се изисква да е налице времева връзка между отменения полет и полета, с който желае да пътува пътникът след премаршрутирането, и ако това е така, какъв е начинът, по който трябва да се определи тази времева връзка.

43 Съгласно член 5, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 при отмяна на полет оперiращият въздушен превозвач трябва да предложи на съответните пътници помощ в съответствие с член 8 от този регламент.

44 Съгласно член 8, параграф 1 от посочения регламент съответните пътници имат право на избор между три възможности, а именно: първо, възстановяване на пълната стойност на билета при определени условия заедно с, когато е уместно, организиране на обратен полет до първоначалния пункт на излитане при първа възможност, второ, премаршрутиране при сравними транспортни условия до техния краен пункт на пристигане при първа възможност или, трето, премаршрутиране при сравними транспортни условия до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътниците, в зависимост от наличността на свободни места.

45 Както Съдът е постановил, този член изрично предвижда задължение за оперiращия въздушен превозвач да предложи на пътниците, чийто полет е бил отменен, различните възможности по член 8, параграф 1 от този регламент, което предполага да предостави на тези пътници цялата информация относно произтичащите от тази разпоредба права, за да могат да упражнят ефективно правата си в случай на отмяна. По същия начин този превозвач трябва надлежно да информира пътниците, ползващи въздушен транспорт, когато премаршрутирането не е възможно (вж. в този смисъл решение от 8 юни 2023 г., Austrian Airlines (Полет за репатриране), C-49/22, EU:C:2023:454, т. 43 и 44 и цитираната съдебна практика).

46 От това следва, че в случай на отмяна на полета въздушният превозвач трябва да предостави на пътниците, ползващи въздушния транспорт, необходимата информация, за да им позволи да направят ефективен избор дали да им бъде възстановена пълната стойност на билета, или да продължат превоза си до своя краен пункт на пристигане при сравними транспортни условия, при първа възможност или на по-късна дата. В този смисъл ползването на право на информиране не може да предполага наличието на каквото и да било задължение за пътника, ползващ въздушен транспорт, да съдейства активно при издирването на данните, които трябва да съдържа предложението на оперiращия въздушен превозвач (вж. в този смисъл решение от 29 юли 2019 г., Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, т. 54—56).

47 В конкретния случай от акта за преюдициално запитване е видно, че първоначално резервираните от ищците в главното производство полети са отменени през септември 2020 г. от Qatar Airways. В това отношение този въздушен превозвач се ограничава до това да осведоми ищците в главното производство за невъзможността да изпълнява полети до Денпасар — крайния им пункт на пристигане, поради обстоятелства, свързани с пандемията от COVID-19, като удължава с две години валидността на разглежданите билети, а именно до 4 август 2022 г. На 8 август 2022 г., в съответствие с член 8, параграф 1,

буква в) от Регламент № 261/2004, посочените ищци в главното производство искат от посочения превозвач да им бъде предложено премаршрутиране до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за тях.

48 В този контекст следва да се подчертае, че оперирашият въздушен превозвач е обвързан със задължението за помощ по член 8 от Регламент № 261/2004 независимо от събитието, което е довело до отмяната на полета. Това е така, защото дори при настъпване на извънредни обстоятелства член 5, параграф 3 от този регламент освобождава оперирашия въздушен превозвач единствено от задължението му за обезщетяване по член 7 от посочения регламент (решение от 8 юни 2023 г., Austrian Airlines (Полет за репатриране), C-49/22, EU:C:2023:454, т. 45).

49 Освен това в Регламент № 261/2004 няма никакво указание, позволяващо да се приеме, че той признава, освен споменатите в член 5, параграф 3 от него „извънредни обстоятелства“, отделна категория „особено извънредни“ събития като пандемията от COVID-19, която би имала за последица да освободи оперирашия въздушен превозвач от всичките му задължения, включително тези, произтичащи от член 8 от посочения регламент (решение от 8 юни 2023 г., Austrian Airlines (Полет за репатриране), C-49/22, EU:C:2023:454, т. 46).

50 Следователно пътник, чийто полет е бил отменен, има право да получи обезщетение в еквивалентен размер за сметка на оперирашия въздушен превозвач в случай на неизпълнение от страна на последния на задължението му за помощ, произтичащо от член 8, параграф 1 от същия регламент, включително на задължението му за предоставяне на информация, както е определено в точки 45 и 46 от настоящото решение (решение от 8 юни 2023 г., Austrian Airlines (Полет за репатриране), C-49/22, EU:C:2023:454, т. 48).

51 Посоченото обезщетение обаче ще бъде ограничено до това, което с оглед на конкретните обстоятелства във всеки отделен случай се оказва необходимо, подходящо и разумно за отстраняване на пропуска на посочения оперираш въздушен превозвач (решение от 8 юни 2023 г., Austrian Airlines (Полет за репатриране), C-49/22, EU:C:2023:454, т. 49 и цитираната съдебна практика).

52 Що се отнася по-конкретно до въпроса дали член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 изисква за прилагането си наличието на времева връзка между отменения полет и желания полет след премаршрутиране, в съответствие с посочената в точка 23 от настоящото решение съдебна практика е необходимо този въпрос да се реши, като се вземат предвид не само условията на разпоредбата, но и нейният контекст и целите, преследвани от правната уредба, от която тя е част.

53 На първо място, що се отнася до условията на член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, следва да се отбележи, че те не съдържат изискване за наличие на времева връзка между отменения полет и полета, който трябва да бъде извършен след премаршрутиране. Всъщност от тази разпоредба следва единствено, че пътниците, ползващи въздушен транспорт, могат да поискат премаршрутиране „на по-късна дата, удобна за [тях], в зависимост от наличността на свободни места“. От израза „на по-късна дата“ обаче не следва, че той ограничава във времето правото на премаршрутиране.

54 От текста на член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 следва, че определящи са удобството и желанието на пътника, ползващ въздушен транспорт, да му бъде предложено премаршрутиране на определена по-късна дата, като единственото ограничение в това

отношение е наличието на свободни места. От това следва, че оперирящият въздушен превозвач може да откаже да предложи на съответния пътник, ползващ въздушен транспорт, приемлив полет след премаршрутиране само в случай че няма свободни места.

55 На второ място, що се отнася до контекста, в който се вписва член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, следва да се отбележи, че законодателят на Съюза изрично предвижда времеви елемент в член 8, параграф 1, буква б) от този регламент, който се състои в това пътникът, ползващ въздушен транспорт, да може да поиска премаршрутиране до своя краен пункт на пристигане при сравними транспортни условия и при първа възможност. Ако обаче законодателят е искал да ограничи във времето правото на премаршрутиране по член 8, параграф 1, буква в) от посочения регламент, той щеше да уточни това, както е предвидил в член 8, параграф 1, буква б) от същия регламент. В този контекст може също да се подчертае, че в съображения 12 и 13 от Регламент № 261/2004 при отмяна на полет по никакъв начин не се споменава наличието на времева връзка между отменения полет и полета след премаршрутиране.

56 Освен това, както следва от точка 46 от настоящото решение, при отмяна на полет пътникът, ползващ въздушен транспорт, може да избере възстановяване на пълната стойност на билета или последващо премаршрутиране. Като се имат предвид тези възможности, чийто избор е запазен за пътника, ползващ въздушен транспорт, тълкуване в смисъл, че времевият елемент, предвиден в член 8, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004, е определящ за целите на правото на последващо премаршрутиране по член 8, параграф 1, буква в) от този регламент, би лишило същата разпоредба от полезно действие.

57 На трето място, подобно тълкуване на член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 се подкрепя от преследваните с този регламент цели, посочени в съображения 1 и 4 от него, които се състоят по-специално в това да се гарантира високо равнище на защита на пътниците и да се увеличат правата им, като същевременно изцяло се отчитат изискванията за защита на потребителите като цяло.

58 Всъщност тълкуване, което би ограничило прекомерно възможностите, предложени на пътника, ползващ въздушен транспорт, на основание член 8, параграф 1 от този регламент, би било в противоречие с основната цел на посочения регламент, а именно да се осигури високо равнище на защита на пътниците.

59 Впрочем подобно тълкуване не се опровергава от изтъкнатото от Qatar Airways обстоятелство, че с това тълкуване на съответните оперирящи въздушни превозвачи биха били възложени несъразмерни тежести. В това отношение следва да се отбележи, че съгласно постоянната съдебна практика със значимостта на преследваната с Регламент № 261/2004 цел за защита на потребителите, в това число и на пътниците, ползващи въздушен транспорт, може да се обосноват негативни, дори тежки икономически последици за някои икономически оператори (решение от 31 януари 2013 г., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, т. 48 и цитираната съдебна практика).

60 При всички положения обаче в конкретния случай вследствие на пандемията от COVID-19 Qatar Airways ограничава валидността на билетите, издадени за период от две години след първоначалната резервация. Жалбоподателите в главното производство притежават билети, валидни до 4 август 2022 г., като подават искане за премаршрутиране след тази дата, а именно на 8 август 2022 г.

61 В това отношение следва да се отбележи, че Регламент № 261/2004 не съдържа нито една разпоредба относно срока за погасяване на исковете, предявени пред националните съдилища и имащи за предмет искане за премаршрутиране по член 8, параграф 1, буква в) от този регламент (вж. по аналогия решение от 22 ноември 2012 г., Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, т. 24).

62 Съгласно постоянната съдебна практика обаче при липсата на разпоредби на правото на Съюза в тази област вътрешният правов ред на всяка държава членка, въз основа на принципа на процесуална автономия, трябва да установи процесуалните правила относно съдебните производства, предназначени да гарантират защитата на правата, които страните в процеса черпят от правото на Съюза, като тези правила следва да са в съответствие с принципите на равностойност и ефективност (решение от 22 ноември 2012 г., Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, т. 25 и цитираната съдебна практика).

63 Следователно при обстоятелства като разглежданите в главното производство, при които пътниците, ползващи въздушен транспорт, искат премаршрутиране до крайния си пункт на пристигане, след като е изтекла валидността на самолетните им билети, тоест повече от две години след първоначалната резервация, националният съд следва да определи в какъв срок се погасяват исковете, с които пътниците целят да упражнят правото си на премаршрутиране по член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, при спазване на принципите на равностойност и ефективност.

64 С оглед на всички изложени съображения на третия въпрос трябва да се отговори, че член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че за да бъде приложен той, не се изисква да е налице времева връзка между отменения полет и полета, с който желае да пътува пътникът след премаршрутирането, тъй като такова премаршрутиране може да бъде поискано при сравними транспортни условия на по-късна дата, в зависимост от наличността на свободни места.

По съдебните разноски

65 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 3, параграф 3, първо изречение, предложение първо 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

следва да се тълкува в смисъл, че

даден пътник не пътува безплатно по смисъла на тази разпоредба, когато, за да направи резервацията си, е трябвало да заплати само данъците и таксите върху въздушния транспорт.

2) Член 3, параграф 3, първо изречение, предложение второ от Регламент № 261/2004

следва да се тълкува в смисъл, че

даден пътник не пътува по намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно публично по смисъла на тази разпоредба, когато е резервирал билета в рамките на промоционална кампания, която е ограничена във времето и по отношение на предлаганото количество билети и е адресирана до определена категория професии.

3) Член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004

следва да се тълкува в смисъл, че

за да бъде приложен той, не се изисква да е налице времева връзка между отменения полет и полета, с който желае да пътува пътникът след премаршрутирането, тъй като такова премаршрутиране може да бъде поискано при сравними транспортни условия на по-късна дата, в зависимост от наличността на свободни места.

Подписи