

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

10 януари 2006 година<sup>(\*)</sup>

„Въздушен транспорт – Регламент (ЕО) № 261/2004 – членове 5,6 и 7 –  
обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или  
голямо закъснение на полети – действителност – тълкуване на член 234 ЕО”

По дело С-344/04

с предмет преюдициално запитване на основание член 234 ЕО от страна на High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) (Обединено кралство), отправено с акт от 14 юли 2004 г., постъпило в Съда на 12 август 2004 г., по производството

**The Queen**, по иск на:

**International Air Transport Association,**

**European Low Fares Airline Association,**

срещу

**Department for Transport,**

СЪДЪТ (голям състав),

в състав: г-н V. Skouris, председател, г-н P. Jann, С. W. A. Timmermans, A. Rosas, К. Schiemann и J. Malenovský (докладчик), председатели на състав, г-жа С. Gulmann, г-жа R. Silva de Lapuerta, г-н К. Lenaerts, г-н Р. Kūris, г-н Е. Juhász, г-н G. Arestis и г-н А. Borg Barthet, съдии,

генерален адвокат: М. L. A. Geelhoed,

секретар: Г-жа L. Hewlett, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 7 юни 2005 г.,

като има предвид становищата, представени:

– за International Air Transport Association, от г-н М. Brealey, QC, адв. М. Demetriou, barrister, като пълномощник на г-н J. Balfour, solicitor,

– за European Low Fares Airline Association, от адв. G. Berrisch, Rechtsanwalt и адв. C. Garcia Molyneux, abogado,

---

\* Език на производството: английски

– за правителството на Обединеното кралство, от г-н М. Bethell, в качеството на представител, подпомаган от г-н С. Lewis, barrister,

– за Европейския парламент, от г-н К. Bradley и г-жа М. Gómez Leal, в качеството на представители,

– за Съвета на Европейския съюз, от г-жа Е. Karlsson и г-жа К. Michael, както и от г-н R. Szostak, в качеството на представители,

– за Комисията на Европейските общности, от г-н Е. Karlsson и г-н К. Michael, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 8 септември 2005 г.,

постанови настоящото

### **Решение**

1. Запитването за преюдициално заключение се отнася, от една страна, до членове 5, 6 и 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. 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, стр. 1). От друга страна, запитването се отнася до тълкуването на член 234, алинея втора ЕО.

2. Запитването е отправено в рамките на спор между International Air Transport Association (Международна асоциация за въздушен транспорт, по-нататък наричано "IATA") и European Low Fares Airline Association (Европейската асоциация на нискотарифните авиопревозвачи, по-нататък наричано "ELFAA"), от една страна и Department for Transport (министерство на транспорта), от друга страна, по повод прилагането на Регламент № 261/2004. *Правна уредба*

#### *Международноправна уредба*

3. Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен е одобрена с Решение на Съвета от 5 април 2001 г. (ОВ L 194, стр. 38, по-нататък наричана „Монреалска конвенция“).

4. Членове 17 - 37 от Конвенцията от Монреал съставляват глава III от нея със заглавие „Отговорност на превозвача и размер на обезщетението за вреди“.

5. Член 19 от цитираната конвенция със заглавие „Закъснение“ предвижда:

„Превозвачът е отговорен за вреда, причинена от закъснение при въздушния превоз на пътници, багаж или товари. Независимо от това превозвачът не носи отговорност за вреда, причинена от закъснение, ако докаже, че той и неговите служители и агенти са взели всички мерки, които разумно биха могли да се изискват - за избягване на вредата или че е било невъзможно той или те да вземат такива мерки“.

6. Член 22, параграф 1 от цитираната конвенция ограничава отговорността на превозвача при закъснение до сумата от 4150 специални права на тираж за пътник. Параграф 5 от същия член предвижда по същество, че това ограничение не се прилага, ако вредата е причинена от действие или бездействие на превозвача, извършени с намерение да бъде причинена вреда или в условията на самонадеяност, със знанието, че вероятно ще бъде причинена вреда.

7. Член 29 от цитираната конвенция със заглавие „Основание за искове“ е редактиран по следния начин:

„При превоза на пътници, багаж и товари всяко съдебно дело за обезщетения на каквото и да е основание било по тази конвенция, по договор, при закононарушение или на всяко друго основание може да се заведе само при условията и при съблюдаване на лимитите на отговорност, установени в тази конвенция, без това да предрешава въпроса кои лица имат право да завеждат дело и какви са съответните им права. При всяко такова дело наказателните, назидателните или всякакви други некомпенсационни обезщетения не подлежат на възстановяване“.

*Общностна правна уредба*

*Регламент (ЕО) № 2027/97*

8. Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия (ОВ L 285, стр.1), е изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. (ОВ L 140, стр. 2, по-нататък наричан „Регламент № 2027/97“).

9. Член 3, параграф 1 от Регламент № 2027/97 предвижда:

„Отговорността на въздушен превозвач от Общността по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от разпоредбите на Конвенцията от Монреал във връзка с тази отговорност“.

10. Приложението към Регламент № 2027/97 съдържа по-специално следните разпоредби, озаглавени „Закъснение на пътници“:

„В случай на закъснение на пътници, въздушният превозвач отговаря за вреди, освен ако е взел всички мерки, които разумно биха могли да се изискват, за избягване на вредата, или че е било невъзможно да се вземат такива мерки. Отговорността в случай на закъснение на пътниците е ограничена до 4 150 СПТ (приблизителна равностойност в местната парична единица).“

*Регламент № 261/2004*

11. Първото и второто съображение от Регламент № 261/2004 гласят следното:

„(1) Действия на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците.

Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на клиента.

(2) Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.“

12. По смисъла на съображение 12 от цитирания регламент:

„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“.

Съгласно смисъла на съображение 14 от цитирания регламент:

„Съгласно Конвенцията от Монреал, задълженията на опериращите въздушни превозвачи следва да бъдат ограничени или отменени в случаите, когато дадено събитие е причинено от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори при вземане на всички разумни мерки. Такива обстоятелства може да възникнат по-специално в случаи на политическа нестабилност, метеорологични условия, несъвместими с експлоатацията на съответния полет, рискове за сигурността, неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач.“

14. Член 5 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отмяна“ предвижда:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

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

б) получават помощ от опериращия въздушен превозвач по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2, както и при премаршрутиране, когато нормално очакваното начало на новия полет е най-малко в деня след заминаването, така както е било планирано за отменения полет, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в), и

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

i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание, или

ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да

достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание, или

iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

2. Когато пътниците са информирани за отмяната, се дава обяснение относно възможния алтернативен транспорт.

3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен за 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.

4. Тежестта на доказване във връзка с въпроса дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната на полета лежи върху опериращия въздушен превозвач.“

15. Член 6 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Закъснение“ предвижда:

„1. 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 1500 километра, или

б) за три или повече часа при всички полети на територията на Общността над 1500 километра и при всички други полети между 1500 и 3500 километра, или

в) за четири часа или повече при всички полети, непопадащи под букви а) или б),

на пътниците се предлага от опериращия въздушен превозвач:

i) помощ по член 9, параграф 1, а) и 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, б) и 9, параграф 1, в); и

iii) когато закъснението е минимум пет часа, помощта посочена в член 8, параграф 1, а).

2. При всички обстоятелства, помощта се предлага в рамките на времето, посочено по-горе по отношение на всяка категория разстояние“.

16. Член 7 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на обезщетение“ предвижда:

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

- а) 250 EUR за всички полети до 1500 километра;
- б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1500 километра, и за всички други полети между 1500 и 3500 километра;
- в) 600 EUR за всички полети, попадащи под букви а) или б),

При определяне на разстоянието базата е последният краен пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание.

2. Когато на пътниците се предложи премаршрутиране до крайния пункт на пристигане с друг полет, съгласно член 8, времето на пристигане не превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет:

- а) с два часа за всички полети до 1500 километра, или
- б) с три часа за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра; или
- в) с четири часа за всички полети, попадащи под букви а) или б),

опериращият въздушен превозвач може да намали обезщетението, предвидено в параграф 1 с 50 %.

3. Обезщетението, посочено в параграф 1, се изплаща в брой, чрез електронен банков превод, банкови ордери или банкови чекове или, с подписано съгласие на пътника, в пътнически ваучери и/или други услуги.

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

17. По смисъла на член 8 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на възстановяване на стойността на билетите или премаршрутиране“:

„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.

2. Параграф 1, а) се прилага също за пътници, чиито полети формират част от пакет, освен правото на възстановяване стойността на билета, когато такова право възниква съгласно Директива 90/314/ЕИО.

3. Когато, в случай на обслужване на град, агломерация или регион от няколко летища, опериращ въздушен превозвач предлага на пътник полет до летище като алтернатива на това, за което е направена резервацията, опериращият въздушен превозвач поема разходите за прехвърлянето на пътника от алтернативното летище или до това, за което е направена резервацията, или до друг близък краен пункт на пристигане, съгласувано с пътника“.

18 Съгласно член 9 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на грижа“:

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

а) храна и напитки според времето за изчакване;

б) настаняване в хотел в случаите:

– когато се налага престой за една или повече нощи, или

– когато се налага допълнителен престой към първоначално предвидения от пътника;

в) превоз между летището и мястото за настаняване (хотел или друго място).

2. Освен това, на пътниците се предлагат две безплатни телефонни обаждания, телекс или факс съобщения, или електронни съобщения.

3. При прилагане на този член, опериращият въздушен превозвач обръща специално внимание на нуждите на лицата с намалена подвижност и придружаващите ги лица, както и на нуждите на деца без придружители“.

*Спор по главното производство и преюдициални въпроси*

19. IATA е сдружение, обединяващо 270 въздушни превозвачи, разпределени на 130 държави, превозващи 98% от пътниците на редовните международни въздушни линии. ELFAA е сдружение, създадено през януари 2004 г., представляващо интересите на 10 нискотарифни превозвачи от 9 европейски страни. Двете сдружения са предявили два иска пред High Court of Justice (England and Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), срещу министерството на транспорта за проверка по законосъобразност („judicial review“) относно прилагането на Регламент № 261/2004.

20. Тъй като е счел, че доводите на ищите по главното дело не са лишени от основание, High Court of Justice решава да отправи до Съда седем въпроса, в които

оспорва действителността на Регламент № 261/2004. Тъй като министерството на транспорта е изразило съмнение относно целесъобразността от разглеждане на шест от въпросите, доколкото според министерството те не поставят сериозни съмнения относно действителността на цитирания регламент, High Court of Justice е поискал да се запознае с критериите, които трябва да бъдат изпълнени или с това какъв е прагът, който трябва да е преминал, преди да бъде сезиран Съдът с въпрос относно действителността на акт на Общността на основание член 234, алинея втора ЕО. При това положение High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), решава да отложи произнасянето на решението си и да отправи следните преюдициални запитвания до Съда:

„1) Член 6 от Регламент № 261/2004 недействителен ли е поради това, че е несъвместим с (...) Конвенцията от Монреал (...) и по-специално с членове 19, 22 и 29 от нея и това обстоятелство (във връзка с всички останали относими елементи) засяга ли действителността на регламента в неговата цялост?

2) Член 5 от Регламент (№ 261/2004) бил ли е изменен по начин, несъответстващ на процесуалните изисквания по член 251 ЕО, при разглеждането на проекта на текста в помирителния комитет и, при утвърдителен отговор, член 5 (от посочения) регламент недействителен ли е и, при утвърдителен отговор, това обстоятелство (във връзка с всички останали относими елементи) засяга ли действителността на регламента в неговата цялост?

3) Членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004 недействителни ли са (изцяло или отчасти) поради това, че не съответстват на принципа на правната сигурност и, при утвърдителен отговор, тази недействителност (във връзка с всички останали относими елементи) засяга ли действителността на регламента в неговата цялост?

4) Членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004 недействителни ли са (изцяло или отчасти) поради липса на мотиви или недостатъчни мотиви и, при утвърдителен отговор, тази недействителност (във връзка с всички останали относими елементи) засяга ли действителността на регламента в неговата цялост?

5) Членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004 недействителни ли са (изцяло или отчасти) поради това, че не съответстват на принципа на пропорционалност, приложим към всяко действие на (Европейската) общност и, при утвърдителен отговор, тази недействителност (във връзка с всички останали относими елементи) засяга ли действителността на регламента в неговата цялост?

6) Членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004 недействителни ли са (изцяло или отчасти) поради това, че допускат дискриминация по-специално по отношение на членовете на втората организация ищец по произволен или лишен от обективно мотивиране начин и, при утвърдителен отговор, тази недействителност (във връзка с всички останали относими елементи) засяга ли действителността на регламента в неговата цялост?

7) Член 7 от регламента нищожен ли е или недействителен (изцяло или отчасти) поради това, че възлагането на предварително определена отговорност в случай на отмяна на полет по причини, невключени в основанията за освобождаване от отговорност при изключителни обстоятелства, предполага дискриминация и не



съответства на критериите за пропорционалност, изисквани за всяко действие на Общността, или е лишено от достатъчно основание и, при утвърдителен отговор, тази недействителност (във връзка с всички останали относими елементи) засяга ли действителността на регламента в неговата цялост?

8) Когато национален съд е допуснал предявяването на определен иск пред него и когато последният поставя въпроси във връзка с действителността на разпоредбите, съдържащи се в акт на Общността, като счита тези въпроси за защитими и нелишени от основателност, съществуват ли принципи на правото на Общността във връзка с критерия или прага, който националният съд трябва да приложи, когато решава въпроса дали ще препрати тези въпроси пред Съда на основание член 234, (алинея втора) ЕО?”

21. С определение на председателя на Съда от 24 септември 2004 г., искането на препращащия съд във връзка с разглеждане на настоящото дело по реда на бързото производство по член 104а, алинея първа от Процедурния правилник, е оставено без уважение.

*По преюдициалните запитвания*

*По осмия въпрос*

22. Със своя осми въпрос, който следва да се разгледа на първо място, препращащият съд пита по същество дали член 234, алинея втора ЕО следва да се тълкува в смисъл, че националният съд е длъжен да сезира Съда с преюдициално запитване за преценка на действителността на акт на Общността само при определена степен на съмнение относно тази действителност.

*По допустимостта*

23. Европейският парламент поддържа, че запитването е недопустимо, тъй като отговорът, който Съда може да предостави, не би допринесъл с нищо за изхода на спора, с който е сезиран препращащият съд и който се отнася до действителността на Регламент № 261/2004.

24. В това отношение от постоянната съдебна практика следва, че оставянето без уважение на искане, отправено от национален съд е възможно само ако е очевидно, че исканото тълкуване на правото на Общността няма връзка с действителността и предмета на спора по главното производство или когато проблемът е от хипотетично естество или Съдът не разполага с необходимите фактически и правни елементи, за да отговори по надлежен начин на поставените въпроси (вж. по-специално Решения от 15 декември 1995 г., *Vosman*, C-415/93, Сборник, стр. I-4921, точка 61; от 5 юни 1997 г., *Celestini*, C-105/94, Сборник, стр. I-2971, точка 22, и от 7 септември 1999 г., *Beck и Bergdorf*, C-355/97, Сборник, стр. I-4977, точка 22). Освен в тези хипотези, Съдът поначало е длъжен да се произнася по преюдициални запитвания за тълкуване на норми от правото на Общността (вж. Решение *Vosman*, цитирано по-горе, точка 59).

25. Тъй като ищците по главното дело са оспорили действителността на Регламент № 261/2004 пред препращащия съд, пред последния съд се поставя въпросът дали

това оспорване на действителността на цитирания регламент е достатъчно основание за сезиране на Съда с преюдициално запитване при условията на член 234 ЕО. Следователно, тълкуването на цитирания член, поискано от този съд с настоящото запитване, не може да се разглежда като запитване, което няма връзка с предмета на спора по главното производство. Обстоятелството, че едновременно с това въпросният съд е поставил пред Съда въпроси относно действителността на Регламент № 261/2004 и че отговорите на тези въпроси са от естество да разрешат спора по главното производство, не може да постави под въпрос относимостта на самия въпрос за тълкуването на член 234 ЕО.

26. Следователно налице са предпоставките да се отговори на поставения въпрос

По същество

27. Следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика, националните съдилища нямат правомощия да обявят недействителността на актове на институциите на Общността. В действителност компетенциите, признати на Съда в член 234 ЕО, по същество имат за цел да гарантират еднакво прилагане на правото на Общността от националните съдилища. Това изискване за еднаквост е особено наложително, когато се оспорва действителността на акт на Общността. Разногласията между съдилищата на държавите-членки по отношение на действителността на общностните актове биха могли да нарушат самото единство на общностния правен ред и да накърнят основното изискване за правна сигурност (Решение от 22 октомври 1987 г., Foto-Frost, 314/85, Сборни, стр. 4199, точка 15; от 15 април 1997 г., Bakers of Nailsea, C-27/95, Сборник, стр. I-1847, точка 20, и от 6 декември 2005 г., Gaston Schul Douane-expediteur, C-461/03, все още непубликувано в Сборника, точка 21). Следователно Съдът е единствено компетентен да установи недействителността на акт на Общността (Решения от 21 февруари 1991 г., Zuckerfabrik Süderdithmarschen и Zuckerfabrik Soest, C-143/88 и C-92/89, Сборник, стр. I-415, точка 17 и от 21 март 2000 г., Greenpeace France e.a, C-6/99, Сборник, стр. I-1651, точка 54).

28. В тази връзка следва да се отбележи, че член 234 ЕО не представлява възможност за обжалване на разположение на страните във висящия пред националния съд спор и следователно не е достатъчно някоя от страните да поддържа, че спорът се отнася до тълкуване на правото на Общността, за да се породи задължение за въпросния съд да счита, че са налице предпоставките по член 234 ЕО (вж. в този смисъл Решение от 6 октомври 1982 г., Cilfit e.a., 283/81, Сборник, стр. 3415, точка 9). От това следва, че изискването за оспорване на действителността на общностен акт пред националния съд само по себе си не е достатъчно основание за препращане за преюдициално запитване до Съда.

29. Тъй като става въпрос за съдилища, чиито решения подлежат на съдебно обжалване по реда на вътрешното право, Съдът е счел, че тези съдилища могат да разгледат валидността на даден акт на Общността и ако намерят, че не са налице основания, водещи до недействителност, поддържани от страните пред въпросните съдилища, да отхвърли тези основания, като стигне до извод, че актът е напълно действителен. Всъщност, като действат по този начин, националните съдилища не поставят под въпрос съществуването на акта на Общността (Решение Foto-Frost, цитирано по-горе, точка 14).

30. Обратно, когато тези съдилища считат, че едно или повече основания за недействителност, наведени от страните, или при необходимост повдигнати служебно (вж. в този смисъл Решение от 16 юни 1981 г., *Salonia*, 126/80, Сборник, стр. 1563, точка 7) са основателни, те са задължени да отложат произнасянето на решението си и да сезират Съда съгласно процедурата за преюдициално запитване за преценка на действителността.

31. От друга страна, духът на сътрудничество, който следва да е водещ при осъществяване на препращането за преюдициално заключение, предполага, че националният съд излага в решението си за препращане мотивите, поради които счита, че препращането е необходимо.

32. Следователно, на осмия въпрос следва да се отговори, че когато даден съд, чиито решения подлежат на съдебно обжалване по реда на вътрешното право счита, че едно или повече основания за недействителност на общостен акт, наведени от страните, или при необходимост повдигнати служебно, са основателни, този съд е длъжен да отложи произнасянето на решението и да сезира Съда съгласно процедурата за преюдициално запитване за преценка на действителността.

По останалите въпроси

33 С първите си седем въпроса препращащият съд пита по същество дали членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 са недействителни и дали при необходимост тяхната недействителност води до недействителност на цитирания регламент в неговата цялост.

*По отношение на съвместимостта на член 6 от Регламент № 261/2004 с Конвенцията от Монреал*

34. С първия си въпрос препращащият съд пита по същество дали член 6 от Регламент № 261/2004 е несъвместим с разпоредбите на членове 19, 22 и 29 от Конвенцията от Монреал.

35. Като въведение към отговора следва да се припомни, че по силата на член 300, параграф 7 ЕО „споразуменията, сключени при условията, посочени в настоящия член, са задължителни за институциите на Общността и за държавите-членки“. Съгласно практиката на Съда тези споразумения имат предимство през текстовете на вторичното право на Общността (Решения от 10 септември 1996 г., *Commission/Allemagne*, C-61/94, Сборник, стр. I-3989, точка 52, и от 1 април 2004 г., *Bellio F.lli*, C--286/02, Сборник, стр. I-3465, точка 33).

36. Конвенцията от Монреал, подписана от Общността на 9 декември 1999 г. на основание член 300, параграф 2 ЕО, е одобрена с Решение на Съвета от 5 април 2001 г. и влиза в сила по отношение на Общността на 28 юни 2004 г. От това следва, че считано от тази дата съгласно постоянната съдебна практика разпоредбите на цитираната конвенция са неразделна част от правния ред на Общността (Решения от 30 април 1974 г., *Haegeman*, 181/73, Сборник, стр. 449, точка 5, и от 30 септември 1987 г., *Demirel*, 12/86, Сборник, стр. 3719, точка 7).

След тази дата с решение от 14 юли 2004 г. препращащият съд в рамките на искане за „judicial review“, с което е сезиран, е отправил до Съда настоящото искане за преюдициално заключение.

37. Член 6 от Регламент № 261/2004 предвижда, че в случай на значително закъснение на полет, опериращият въздушен превозвач трябва да предложи помощ и да поеме разноските на съответните пътници. В посочения член не е предвидена възможност превозвачът да се освободи от тези задължения при изключителни обстоятелства, които не биха могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички разумни мерки.

38. В предявения пред препращащият съд иск и пред Съда IATA и ELFAA поддържат, че цитираният член 6 е несъвместим с разпоредбите на Конвенцията от Монреал, която в член 19 и член 22, параграф 1 от нея съдържа клаузи за освобождаване и ограничаване на отговорността на въздушния превозвач в случай на закъснение при превода на пътници и в член 29 предвижда, че искове за обезщетения за вреди, независимо от основанието им, могат да се предявяват само при условията и в пределите, предвидени в цитираната конвенция.

39. В тази връзка следва да се констатира, че членове 19, 22 и 29 от Конвенцията от Монреал са сред нормите, по отношение на които Съдът проверява действителността на актовете на институциите на Общността, предвид обстоятелството, от една страна, че нито в естеството, нито в икономията на цитираната конвенция няма пречка за това, както и предвид, от друга страна, че разпоредбите на тези три членове, от гледна точка на съдържанието им, са очевидно безусловни и достатъчно ясни.

40. По отношение на тълкуването на цитираните членове е важно да се подчертае, че съгласно постоянната съдебна практика, международният договор трябва да се тълкува с оглед условията, при които е съставен, както и в контекста на целите му. В член 31 от Виенските конвенции от 23 май 1969 г. относно правото на договорите и от 21 март 1986 г. относно правото на договорите между държави и международни организации или между международни организации, в които се съдържа общото международно обичайно право в тази област, се уточнява в тази връзка, че догворите трябва да се тълкуват добросъвестно, като се следва обичайния смисъл на понятията в техния контекст и с оглед предмета и целите им (вж. в този смисъл Решение от 20 ноември 2001 г., Janu e.a., C-268/99, Сборник, стр. I-8615, точка 35).

41. От преамбюла на Конвенцията от Монреал следва, че държавите страни по нея признават „значението на осигуряването на защита на интересите на потребителите при международния въздушен превоз и необходимостта от справедливо обезщетение въз основа на принципа на възстановяване“. Именно във връзка с тези цели следва да се прецени обхватът, който съставителите на посочената конвенция са искали да придадат на разпоредбите на членове 19, 22 и 29.

42. От цитираните разпоредби на Конвенцията от Монреал, съдържащи се в глава III от нея със заглавие „Отговорност на превозача и размер на обезщетението за вреди“, следва, че тези разпоредби определят условията, при които може да се упражни правото на иск за обезщетение за вреди, предявен евентуално срещу

въздушните превозвачи от страна на пътниците на основание вреда от закъснение. Тези разпоредби ограничават отговорността на превозвача до сумата от 4150 специални права на тираж за пътник.

43. Важно е да се констатира, че всяко закъснение във въздушния превоз на пътници и по-специално, когато това закъснение е значително, може да причини два вида вреди в най-общ смисъл. От една страна, твърде голямото закъснение ще причини почти идентични вреди на всички пътници, като тяхното поправяне може да се осъществи под формата на стандартизирана и незабавна помощ или поемане на разноските за всички засегнати лица чрез предоставяне, например, на освежителни напитки, храна, настаняване в хотел и телефонни разговори. От друга страна, пътниците могат да претърпят и индивидуални вреди, свързани с повода за тяхното пътуване, чието поправяне изисква преценка за всеки конкретен случай на обхвата на причинените вреди и вследствие на това може да бъде предмет единствено на последващо и индивидуализирано обезщетение.

44. От текста на членове 19, 22 и 29 от Конвенцията от Монреал категорично следва, че тези разпоредби се ограничават с уреждането на условията, при които след закъснението на полет, увредените пътници могат да предявят искове, насочени към получаване на обезщетение въз основа на индивидуализирано поправяне на вредите, т.е. обезщетение от страна на превозвачите, отговорни за настъпването на вредата, причинена от закъснението.

45. Нито от тези разпоредби, нито от която и да било друга разпоредба на Конвенцията от Монреал не следва, че волята на съставителите на конвенцията е била да освободят превозвачите от каквато и да било друга форма на намеса, а именно намеса, която евентуално би могла да бъде предприета от публичните органи за поправяне по стандартизиран и незабавен начин на вредите, претърпени поради неудобствата, дължащи се на закъснения във въздушния превоз на пътници, като се избягва необходимостта пътниците да търпят неудобствата, свързани с предявяването на искове за обезщетения по съдебен ред.

46. Следователно Конвенцията от Монреал не може да е пречка за намесата на законодателя на Общността с оглед определяне, в рамките на предоставената компетентност на Общността в областта на транспорта и защитата на потребителите, на условията, при които следва да се поправят вредите, свързани с посочените по-горе неудобства. След като помощта и поемането на разноските на пътниците съгласно член 6 от Регламент № 261/2004 в случай на значително закъснение на полет представляват подобни възстановителни мерки, които са стандартизирани и незабавни, те не се включват в мерките, по отношение на които цитираната конвенция определя условията на осъществяването им. Разпоредбите на цитирания член 6 следователно се явяват надграждащи спрямо разпоредбите на Конвенцията от Монреал.

47. Самите мерки за помощ и поемане на разноските по стандартизиран и незабавен начин не са пречка за възможността на увредените пътници, в случай че същото закъснение е причинило освен това и вреди, даващи право на обезщетение, да предявят искове за възстановяване на тези вреди при условията, предвидени в Конвенцията от Монреал.

48. Следователно, тези мерки, чрез които се подобрява закрилата на интересите на пътниците и условията, при които се прилага по отношение на тях принципът за възстановяване, не могат да се считат за несъвместими с Конвенцията от Монреал.

По отношение на действителността на член 5 от Регламент № 261/2004 спрямо член 251 ЕО

49. С втория си въпрос препращащият съд пита по същество дали, като изменя член 5 от проекта, който стои в основата на Регламент № 261/2004, във вида в който е заложен в Общата позиция (ЕО) № 27/2003 от 18 март 2003 (ОВ С 125 Е, стр. 63, по-нататък наричан „проекторегламента”), помирителният комитет по член 251 ЕО е спазил процесуалните изисквания, съдържащи се в цитираната разпоредба.

50. Като въведение е важно да се припомни контекстът, в който въпросният помирителен комитет е участвал в процедурата по приемане на Регламент № 261/2004 по отношение по-специално на опасенията на законодателя на Общността, свързани с отчитането на обстоятелствата, при които въздушните превозвачи могат да се освободят от задълженията за поемане на разноските и за помощ на пътниците в случай на отмяна или закъснение на полет.

51. В Обща позиция № 27/2003 Съветът реши, че въздушните превозвачи могат да бъдат освободени от задълженията им за обезщетяване и поемане на разноските, предвидени в член 5 от проекторегламента в случай на отмяна на полети и от задълженията им за поемане на разноските, предвидени в член 6 от същия проект в случай на значително закъснение, ако заинтересуваните лица докажат, че отмяната или закъснението се дължат на изключителни обстоятелства, които не биха могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички разумни мерки.

52. При разглеждането на тази обща позиция на 3 юли 2003 г. на второ четене Парламентът не предложи изменения към член 5 от проекторегламента. Обратно, Парламентът прие, наред с другото, изменение 11 към член 6 на същия проект в смисъл, в който се премахва всяко позоваване на клаузата за освобождаване на основание изключителни обстоятелства (по-нататък „извинително позоваване на изключителни обстоятелства”).

53. С писмо от 22 септември 2003 г. Съветът информира, че не е в състояние да одобри всички изменения на Парламента, а председателят на Съвета, със съгласието на председателя на Парламента, свиква заседание на помирителния комитет.

54. В хода на заседанието си на 14 октомври 2003 г. помирителният комитет постига съгласие по съвместен проект, одобрен на 1 декември 2003 г., съгласно който от член 5 от проекторегламента се заличава всяко извинително позоваване на изключителни обстоятелства, което дава възможност на въздушните превозвачи да се освободят от техните задължения за поемане на разноски при отмяна на полет. Регламентът е приет от Парламента на трето четене в съответствие със съвместния текст, постигнат на помирителния комитет на 18 декември 2003 г. и от Съвета на 26 януари 2004 г.

55. Ищците в главното производство посочват, че с изменението на член 5 от проекторегламента, за който не са внасяни каквито и да било изменения от Парламента на второ четене, помирителният комитет е превишил предоставените му по силата на член 251 ЕО правомощия.

56. В тази връзка е целесъобразно да се припомни, че помирителният комитет се свиква в рамките на процедурата по вземане на съвместно решение при несъгласие на Съвета с измененията, предложени от Парламента на второ четене. Безспорно е, че такова несъгласие е възникнало при процедурата по приемане на Регламент № 261/2004, което е основание за свикване на посочения комитет.

57. Обратно на това, което поддържа IATA, след като бъде свикан, помирителният комитет няма за задача постигането на съгласие по измененията, предложени от Парламента, а, както следва от самата редакция на член 251 ЕО „има за задача постигането на съгласие по съвместен проект“, като разгледа общата позиция, приета от Съвета въз основа на измененията, предложени от Парламента. Текстът на член 251 ЕО не предвижда ограничения относно съдържанието на допустимите мерки с оглед постигане на съгласие по съвместен проект.

58. Като използват понятието „помирителен“, съставителите на договора са показали воля да придадат полезно действие на приетата процедура и да предоставят на помирителния комитет широки правомощия за преценка. Като приемат подобен начин за уреждане на несъгласия, съставителите са търсели именно сближаването на позициите на Парламента и на Съвета да се осъществява въз основа на разглеждане на всички аспекти на несъгласието и с активното участие на Комисията на Европейските общности в работата на помирителния комитет, която има за задача да предприеме „всички необходими инициативи с оглед насърчаване на сближаването на позициите на Парламента (...) и на Съвета“.

59. В този контекст, предвид правомощието на медиатор, предоставено на Комисията, и свободата, с която разполагат в крайна сметка Парламентът и Съветът да приемат или да не приемат съвместния проект, одобрен от помирителния комитет, член 251 ЕО не може да се тълкува като ограничаващ поначало правомощията на посочения комитет. Самият факт, че по разглежданото дело, член 5 от проекторегламента не е бил предмет на изменение от Парламента на второ четене, не е от естество да установи, че въпросният комитет е нарушил обхвата на предоставените му по силата на член 251 ЕО правомощия.

60. Освен това ищците по главното производство поддържат, че липсата на публичен характер на заседанията на помирителния комитет, е в нарушение на принципите на представителната демокрация.

61. Разбира се активното участие на Парламента в законодателния процес на Общността в съответствие с процедурите, предвидени в договора, представлява съществен елемент от институционалното равновесие, заложено в договора. Въпреки това е безспорно, че самият Парламент е представен в помирителния комитет и, че това представителство е формирано в съответствие с относителната тежест на всяка политическа група в рамките на Парламента. Освен това, съвместният проект, приет от помирителния комитет, подлежи на разглеждане от Парламента с оглед одобряването му по силата на член 251, параграф 5 ЕО. Това

разглеждане, което по необходимост се осъществява при обичайните условия на прозрачност на работата на Парламента, гарантира при всяко положение и ефективното участие на Парламента в законодателния процес при спазване на принципите на представителната демокрация.

62. Целесъобразно е да се посочи, че с оглед данните по делото в разглеждания случай несъгласието, с което е сезиран помирителният комитет се е отнасяло именно до това да се установи дали въздушните превозвачи могат да използват извинителното позоваване на изключителни обстоятелства, за да се освободят от задълженията им за помощ и поемане на разноските на пътниците, предвидени в член 6 от проекторегламентата в случай на значително закъснение на полет. Помирителният комитет постига съгласие в смисъл, че в член 6 от проекта се заличава всяко извинително позоваване на изключителни обстоятелства, за да се гарантира на пътниците незабавно поемане на разноските и помощ, независимо от причината за закъснението на полета. Комитетът договаря също така, с оглед да се гарантира последователен и симетричен подход, да бъде заличено същото позоваване и от член 5 от проекта по отношение на задълженията за поемане на разноски на пътниците в случай на отмяна на полет.

63. При тези условия помирителният комитет не е превишил пределите на своите правомощия, като е изменил член 5 от проекторегламентата.

*По отношение на задължението за мотивиране и зачитането на принципа за правна сигурност*

64. Със своя трети и четвърти въпрос препращащият съд пита по същество дали членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004 са недействителни, доколкото се твърди, че са несъвместими с принципа на правната сигурност или че не е изпълнено задължението за мотивиране. Със своя седми въпрос, националният съд пита и относно изпълнението на последното задължение в член 7 от цитирания регламент.

65. Ищците по главното производство твърдят, че оспорваният регламент съдържа неясноти, празноти или противоречия, които засягат неговата законосъобразност по отношение както на задължението за мотивиране, така и на зачитането на принципа на правната сигурност.

66. Следва да се припомни, че ако задължението за мотивиране, предвидено в член 53 ЕО трябва по ясен и еднозначен начин да разкрива разсъжденията на съответния орган на Общността, съставител на акта, така че да даде възможност на заинтересуваните лица да се запознаят с мотивите за предприетата мярка и на съда да упражни своя контрол, не е предвидено изискване мотивирането да съдържа всички относими правни и фактически обстоятелства (вж. по-специално Решения от 29 февруари 1996 г., Комисия/Съвет, С-122/94, Сборник, стр. I-881, точка 29; от 14 декември 2004 г., Swedish Match, С-210/03, Сборник, стр. I-11893, точка 63, и от 12 юли 2005 г., Alliance for Natural Health e.a., С-154/04 и С-155/04, все още непубликувано в Сборника, точка 133).

67. Спазването на задължението за мотивиране се преценява не само по отношение на редакцията на акта, но и на неговия контекст, както и на съвкупността от правни норми, уреждащи съответната материя. Когато става въпрос, какъвто е случаят по



главното производство, за акт с общо приложение, мотивирането може да се ограничи до посочване, от една страна, на цялостното положение, довело до приемането на акта и, от друга страна, на общите цели, чието постигане се цели с акта (вж. по-специално Решение от 10 март 2005 г., Испания/Съвет, С-342/03, Сборник, стр. I-1975, точка 55). Ако от оспорвания акт може да бъде изведени същността на преследваните от институциите цели, ще бъде безпредметно да се изисква конкретно мотивиране за всяко взето от тях техническо решение (вж. по-специално Решение от 5 юли 2001 г., Италия/Съвет и Комисия, С-100/99, Сборник, стр. I-5217, точка 64, и Alliance for Natural Health, e.a., цитирано по-горе, точка 134).

68. По отношение на принципа за правната сигурност—това е основен принцип на правото на Общността, съгласно който по-специално нормативните актове трябва да бъдат ясни и точни, така че правните субекти да узнаят недвусмислено своите права и задължения и да извършат съответните необходими действия (вж. Решения от 9 юли 1981 г., Gondrand Frères et Garancini, 169/80, Сборник, стр. 1931 г.; от 13 февруари 1996 г., Van Es Douane Agenten, С-143/93, Сборник, стр. I-431, точка 27, и от 14 април 2005 г., Белгия/Комисия, С-110/03, Сборник, стр. I-2801, точка 30).

69. По смисъла на цитираната по-горе съдебна практика, следва да се отбележи на първо място, че разпоредбите на членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004 определят с точност и по ясен начин задълженията, възложени на опериращия въздушен превозвач в случай на отмяна или значително закъснение на полет. Целта на тези разпоредби се извежда също толкова ясно от съображения 1 и 2 на цитирания регламент, съгласно които действието на Общността в областта на въздушния транспорт следва по-специално да е насочено към гарантиране на високо равнище на закрила на пътниците и да отчита изискванията за защита на потребителите в най-общ смисъл, доколкото отмяната или значителното закъснение на полет причиняват сериозни неудобства за пътниците.

70. Освен това, в съображения 12 и 13 от същия регламент се казва, че пътниците, чийто полет е отменен, следва да имат възможност да получат обезщетение, когато не са били информирани своевременно за тази отмяна, да им бъде възстановена цената на билета или да бъдат премаршрутирани при задоволителни условия, като по подходящ начин им бъдат поети разноските за времето на изчакване на следващ полет. В седемнадесетото съображение от цитирания регламент се излага схващането, че пътниците, чийто полет е отложен с определено време следва да се ползват от адекватно поемане на разноските и да имат възможност да се откажат от своя полет, като им бъде възстановена цената на билета, или да продължат пътуването си при задоволителни условия. От тези елементи следва същността на преследваната цел.

71. Впрочем, безспорно е, че съществуват различни вреди, които понасят пътниците при отмяна или значително закъснение на полет. Не е установено и няма твърдения инцидентите от подобно естество да представляват само пренебрежимо явление. Нито от член 253 ЕО, нито от която и да било друга разпоредба не следва, че действителността на оспорвания общностен акт е обусловена от това дали в него се съдържат точни статистически данни, които да обосновават необходимостта от намеса на законодателя на Общността.

72. Не може да се поставя и изискване Регламент 261/2004 да съдържа конкретни мотиви за всяко техническо решение. В това отношение, целта за защита на пътниците изисква да бъдат приети стандартизирани и ефикасни възстановителни мерки, които не подлежат на обсъждане в момента на тяхното прилагане, а това със сигурност би се случило, ако се предвидят извинителни доводи, като изключителни обстоятелства. законодателят на Общността е имал основание, без да пренебрегва задължението си за мотивиране, да се въздържа от излагане на мотивите, поради които е счел, че опериращите въздушни превозвачи не могат да се позовават на това извинение, за да се освободят от задълженията си по членове 5 и 6 от цитирания регламент. В същото време, обратно на това, което се поддържа от ELFAA, законодателят на Общността е имал основание, без това да води до незаконосъобразност на оспорвания акт, да предвиди в член 7 от цитирания регламент принципа и размера на фиксираното обезщетение, дължимо при отмяна на полет, без да посочва причините, поради които е избрал тази мярка и този размер.

73. На второ място, стандартизираните и незабавни мерки, предвидени в член 6 от Регламент № 261/2004 не са включени сред условията за прилагане на мерките, определени от Конвенцията от Монреал и не са несъвместими с посочената конвенция. От това следва, че разпоредбите на този регламент, които уреждат по този начин някои права на пътниците в случай на значително закъснение на полети, могат да бъдат обвързани с условия различни от предвидените в посочената конвенция по отношение на други права. Тези условия по никакъв начин не противоречат на условията, съдържащи се в Регламент № 2027/97 и които са били приети в съответствие с член 1 от него с оглед прилагане на относимите разпоредби на Конвенцията от Монреал.

74. При тези условия, от една страна, ищите в главното производство не могат да поддържат, без да имат предвид последния регламент, че Регламент № 261/2004 е бил приет в нарушение на задължението за мотивиране. От друга страна, член 6 от същия регламент не може да се тълкува в смисъл, че в противоречие с принципа за правна сигурност лишава предприятията, представлявани от ищите в главното производство от възможността да узнаят недвусмислено задълженията, възложени им по силата на системата, въведена с Регламент № 2027/97.

75. На трето място, ищите по главното производство поддържат, че Регламент № 261/2004 предвижда непоследователно в съображения дванадесето и четиринадесето от него, че изключителните обстоятелства могат да ограничат отговорността на въздушния превозвач или да го освободят от отговорност в случай на отмяна или значително закъснение на полет, като съгласно членове 5 и 6 от цитирания регламент, уреждащи задълженията в подобен случай, не се предвижда подобно освобождаване от отговорност, освен по отношение на задължението за обезщетение.

76. Въпреки това, в това отношение е целесъобразно да се отбележи, че от една страна, ако в преамбюла на общностен акт е възможно да се посочи съдържанието му (вж. Решение *Liance for Natural Health e.a.*, цитирано по-горе, точка 91), не може да се прави позоваване на този преамбюл с оглед отклонение от разпоредбите на самия акт (Решения от 19 ноември 1998 г., *Nilsson e.a.*, C-162/97, Сборник, стр. I-7477, точка 54, и от 24 ноември 2005 г., *Deutsches Milch-Kontor*, C-136/04, все още

непубликувано в Сборника, точка 32). От друга страна, от редакцията на тези съображения в най-общ смисъл следва, че опериращият въздушен превозвач се освобождава от всички свои задължения при изключителни обстоятелства, като се поражда известна двусмисленост между така изразеното намерение на законодателят на Общността и самото съдържание на членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004, които не придават толкова общ характер на това извинително обстоятелство във връзка с отговорността. Въпреки това, тази двусмисленост не е от естество да доведе до непоследователност на разпоредбите, установени с тези два члена, които са напълно недвусмислени.

77. От изложените по-горе съображения следва, че членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 не са недействителни на основание нарушаване на принципа на правната сигурност или задължението за мотивиране.

По отношение на принципа на пропорционалност

78. С петия и седмия си въпрос препращащият съд пита по същество дали членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 са недействителни на основание нарушаване на принципа на пропорционалност.

79. Като начало следва да се припомни, че принципът на пропорционалност, който е част от общите принципи на правото на Общността, изисква мерките, въведени с разпоредба на Общността да бъдат подходящи за постигане на набелязаната цел и да не надвишават необходимото за постигането на тази цел (вж. по-специално Решения от 11 юли 2002 г., *Käserei Champignon Hofmeister*, C-210/00, Сборник, стр. I-6453, точка 59; от 10 декември 2002 г., *British American Tobacco (Investments) и Imperial Tobacco*, C-491/01, Сборник, стр. I-11453, точка 122, и *Swedish Match*, цитирано по-горе, точка 47).

80. Тъй като става въпрос за съдебен контрол върху посочените в предходната точка условия, е целесъобразно да се подчертае, че на законодателя на Общността следва да се признаят широко правомощия за преценка в областите, свързани с решения от политическо, икономическо и социално естество от негова страна и в които той трябва да извърши цялостна преценка. Следователно, единствено очевидно неподходящият характер на приета мярка в някоя от тези области по отношение на целта, която компетентната институция възнамерява да преследва, може да засегне законосъобразността на подобна мярка (вж. в този смисъл Решения от 12 ноември 1996 г., *Обединено кралство/Съвет*, C-84/94, Сборник, стр. I-5755, точка 58; от 13 май 1997 г., *Германия/Парламент и Съвет*, C-233/94, Сборник, стр. I-2405, точки 55 и 56; от 5 май 1998 г., *National Farmers' Union e.a.*, C-157/96, Сборник, стр. I-2211, точка 61, както и *British American Tobacco (Investments) и Imperial Tobacco*, цитирано по-горе, точка 123). По-специално това се отнася до въпросите на общата транспортна политика (вж. в този смисъл по-специално Решения от 17 юли 1997 г., *SAM Schiffahrt et Stapf*, C-248/95 и C-249/95, Сборник, стр. I-4475, точка 23 и от 12 март 2002 г., *Omega Air e.a.*, C-27/00 и C-122/00, Сборник, стр. I-2569, точка 63).

81. Ищците в главното производство твърдят, че мерките за оказване на помощ, поемане на разноските и обезщетение на пътниците, предвидени в членове 5, 6 и 7

от Регламент № 261/2004, в случай на отмяна и значително закъснение на полет, не позволяват да се постигне целта за намаляване на случаите на отмяна и закъснение при всички обстоятелства, като поради значителните финансови разходи, които възлагат на общностните въздушни превозвачи, те са напълно несъразмерни по отношение на преследваната цел.

82. С оглед преценката на необходимостта от въпросните мерки, следва да се подчертае, че непосредствената цел, която си поставя законодателят на Общността, както следва от текста на първите четири съображения на Регламент № 261/2004, е да бъде засилена закрилата на пътниците, претърпели отмяна или значителни закъснения на полети, като по този начин бъдат поправени по стандартизиран и непосредствен начин някои вреди, причинени на лицата, попаднали в подобни ситуации.

83. Разбира се, извън тази ясно изразена пряка цел на законодателя на Общността, цитираният регламент, като всяка обща нормативна уредба, може да съдържа други вторични цели, непосочени изрично, както поддържат ищите в главното производство, а именно целта да се намали в допълнение броят на случаите на отмяна и значителни закъснения на полети. Съдът е компетентен да прецени на първо място дали приетите мерки са очевидно неподходящи по отношение на изрично посочената цел регламента за засилване на мерките за закрила на пътниците, като нейната законосъобразност сама по себе си не е оспорена.

84. Следва да се посочи, на първо място, че мерките, предвидени в членове 5 и 6 от Регламент № 261/2004 са от естество да поправят сами по себе си някои вреди, претърпени от пътниците в случай на отмяна или значително закъснение на полет, като по този начин се създава възможност за гарантиране на високо равнище на закрила на заинтересуваните лица, което е целта на регламента.

85. На второ място, безспорно е, че обхватът на различните мерки, приети от законодателя на Общността се променя в зависимост от значението на претърпените вреди от пътниците, като това значение се преценява в зависимост от продължителността на закъснението или на изчакването на следващия полет, или в зависимост от срока за информиране на заинтересуваните лица за отмяната на полета. Така приетите критерии за определяне на правата на пътниците във връзка с тези мерки не изглеждат по никакъв начин чужди на изискването за пропорционалност.

86. На трето място, доколкото става въпрос за стандартизирани и непосредствени мерки за обезщетяване, като премаршрутирането на пътниците или предоставянето на освежителни напитки, храна, настаняване или предоставяне на средства за комуникация с трети лица, тези мерки са насочени към удовлетворяване на място на непосредствените потребности на пътниците, независимо от причината за отмяната или закъснението на полета. Като се има предвид, че посочените мерки са променливи, както беше посочено в предходната точка от настоящото решение, с оглед значителността на претърпените от пътниците вреди, също така не изглежда, че тези мерки са очевидно неподходящи единствено поради факта, че превозвачите не могат да се позовават на извинителната причина за изключителни обстоятелства.

87. На четвърто място, не е установено, че сключването на доброволна застраховка от страна на пътниците, за покриване на рисковете, свързани с закъснения и отмяна на полети, предвидена от ELFAA, би позволило при всички обстоятелства да бъдат обезщетени на място вредите, претърпени от заинтересуваните лица. Следователно, подобна мярка не може да се счита за по-подходяща с оглед преследваната цел в сравнение с мерките, приети от законодателя на Общността.

88. На пето място, вредоносните последици, причинени от закъснението, които Регламент № 261/2004 цели да поправи, нямат никаква връзка с цена, платена за билета. По същия начин не може да се прие доводът, че приетите мерки за смекчаване на тези последици трябва да бъдат определени съразмерно на цената на билета.

89. На шесто място, ако IATA и ELFAA поддържат, че посочените по-горе могат да доведат до значителни последици за финансовите разходи на превозвачите и не са подходящи с оглед вторичната цел на регламента, насочена към намаляване на броя на случаите на отмяна и значителни закъснения на полети, е целесъобразно да се констатира, че по време на устните състезания пред Съда не бяха посочени статистики за честотата на тези закъснения и случаи на отмяна. Следователно, изразените от заинтересуваните лица предположения за теоретичните разходи, до които могат да доведат тези мерки за самолетните компании, при всички положения не дават възможност да се счита за установено, че тези случаи могат да бъдат несъразмерни с интереса от посочените мерки.

90. Важно е да се посочи също, че изпълнението на задълженията съгласно Регламент № 261/2004 не засяга правото на въздушните превозвачи да претендират обезщетение от всяко лице, включително трети лица в съответствие с националното право, както предвижда член 13 от цитирания регламент. Подобно обезщетение може да доведе до намаляване и дори заличаване на финансовите разходи, понесени от въздушните превозвачи вследствие тези задължения. Освен това, не е лишен от основание фактът, че при условие че бъде упражнено посоченото по-горе право на обезщетение, финансовите разходи следва автоматично да бъдат поети от въздушните превозвачи, с които въпросните пътници са сключили договор за превоз, пораждащ за тях право на полет, който не следва да бъде нито отменен, нито отложен.

91. На седмо място, доколкото става въпрос за обезщетението, предвидено в член 7 от Регламент № 261/2004, което пътниците могат да претендират по силата на член 5, когато са били информирани твърде късно за отмяната на полет, въздушните превозвачи могат да бъдат освободени от плащане на това обезщетение, ако докажат, че отмяната на полета се дължи на изключителни обстоятелства, които не биха могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички разумни мерки. Предвид съществуването на такава причина за освобождаване от отговорност и ограничителните условия за изпълнение на това задължение, което не тежи върху въздушните превозвачи, ако информацията е достатъчно навременна или придружена с предложение за премаршрутиране, посоченото задължение не изглежда очевидно неподходящо по отношение на преследваната цел. От друга страна, размерът на обезщетението, определен на 250, 400 и 600 евро в зависимост от разстоянието на съответните полети също така не изглежда прекомерен и отговоря по същество, както поддържа Комисията в своите забележки, срещу които

не са противопоставени доводи, на актуализацията на равнището на обезщетението, предвидено в Регламент (ЕИО) № 295/91 на Съвета от 4 февруари 1991 г. относно създаване на общи правила за система за компенсация при отказ за качване на борда при редовен въздушен транспорт (ОВ L 36, стр. 5), като се отчита инфлацията от влизането му в сила.

92. От изложените по-горе съображения следва, че членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 не са недействителни на основание нарушаване на принципа на пропорционалност.

По отношение на спазването на принципа за равно третиране

93. С шестия и седмия си въпрос препращащият съд пита по същество дали членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 са недействителни на основание нарушаване на принципа за равно третиране.

94. ELFAA твърди, че нискотарифните самолетни компании, представлявани от нея, са подложени на дискриминиращо третиране, тъй като предвидените мерки в тези членове налагат същите задължения на всички въздушни превозвачи без разлика на техните ценови политики и услугите, които предлагат. Освен това, правото на Общността не възлага същите задължения върху останалите транспортни средства.

95. Съгласно постоянната съдебна практика, принципът за равно третиране или недопускане на дискриминация изисква съпоставимите положения да не бъдат третирани по различен начин и различните положения да не бъдат третирани по еднакъв начин, освен ако такова третиране е обективно обосновано (Решение *Swedish Match*, цитирано по-горе, точка 70).

96. В това отношение следва на първо място да се отбележи, че предвид по-специално начина на функционирането им, условията за достъп до тях и разпределението на мрежите им, различните начини на превоз не са взаимозаменяеми по отношение на условията за ползването им (вж. в този смисъл Решение *SAM Schiffahrt и Stapf*, цитирано по-горе, точка 34). Следователно, положението на предприятията, участващи в сектора на дейност на всеки от тези начини на превоз, е несъпоставимо.

97. Целесъобразно е да се констатира, че по отношение на въздушния превоз, пътниците, претърпели отмяна или значително закъснение на полет, се намират в обективно различно положение от положението, в което са поставени пътниците в останалите превозни средства в случаи от същото естество. В действителност, поради местоположението на летищата като цяло извън градските центрове и специфичните начини за регистриране и получаване на багажи, неприятностите, които изпитват заинтересуваните лица в такива случаи са несъпоставими.

98. В заключение, вредите, претърпени от пътниците на въздушните превозвачи в случай на отмяна или значително закъснение на полет са аналогични, независимо от компаниите, с които са сключили договор, като тези вреди нямат връзка с ценовата политика, прилагана от компаниите. Следователно, за да не бъде нарушен принципа на равно третиране по отношение на преследваната с Регламент №

261/2004 цел, насочена към засилване на закрилата на всички пътници на въздушните превозвачи, законодателят на Общността е имал задължението за третира по еднакъв начин всички самолетни компании.

99. От това следва, че членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004 не са недействителни на основание нарушаване на принципа за равно третиране.

100. С оглед на всички изложени по-горе съображения, е целесъобразно да се отговори на първите седем въпроса, че при разглеждането им не бяха установени елементи от естество да засегнат действителността на разпоредбите на членове 5, 6 и 7 от Регламент № 261/2004.

### **По съдебните разноски**

101. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело има характер на инцидентен установителен иск, предявен пред препращащия съд, последният следва да се произнесе по съдебните разноски. Разноските, направени за представяне на становища пред Съда, различни от разноските на страните, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (голям състав) реши:

**1. Когато даден съд, чиито решения подлежат на съдебно обжалване по реда на вътрешното право счита, че едно или повече основания за недействителност на общностен акт, наведени от страните или при необходимост повдигнати служебно, са основателни, този съд е задължен да отложи произнасянето на решението и да сезира Съда съгласно процедурата за преюдициално запитване за преценка на действителността.**

**2. При разглеждането на поставените въпроси не бяха установени елементи, които да засегнат действителността на членове 5, 6 и 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. 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.**

Подписи