

# Anonymiserad version

Översättning

C-286/19 - 1

Mål C-286/19

## Begäran om förhandsavgörande

### Datum för ingivande:

5 april 2019

### Domstol som begär förhandsavgörande:

Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois (Frankrike)

### Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

25 mars 2019

### Sökande:

JE

KF

### Motpart:

XL Airways SA

---

### TRIBUNAL D'INSTANCE

[utelämnas]

[utelämnas] AULNAY-SOUS-BOIS

[utelämnas]

meddelar [utelämnas] den 25 mars 2019

[utelämnas]

efter offentlig förhandling den 10 december 2018

[utelämnas]

## **FÖLJANDE DOM I MÅLET MELLAN**

JE, bosatt i [utelämnas] Paris,

KF, bosatt i [utelämnas] Paris,

[utelämnas]

## **SÖKANDE**

## **OCH**

S.A. XL AIRWAYS, [utelämnas] TREMBLAY-EN-FRANCE,

[utelämnas]

## **MOTPART**

[utelämnas]

**[Orig. s. 2]** Genom [utelämnas] ansökan av den 17 mars 2017, [utelämnas] väckte JE och KF talan mot flygbolaget XL AIRWAYS [utelämnas] och yrkade att detta skulle förpliktas att betala var och en av dem 600 euro i kompensation för en inställd flygning, med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1), jämte lagstadgad ränta från och med den formella underrättelsen. Dessutom begärde JE och KF var och en 400 euro i skadestånd och ränta för flygbolagets tredskande och 500 euro med stöd av artikel 700 i Code de procédure civile (civilprocesslagen), utöver ersättning för rättegångskostnaderna.

JE och KF hade köpt två flygbiljetter från Punta Cana (Dominikanska republiken) till Paris av ovannämnda lufttrafikföretag. Deras plan skulle avgå den 24 maj 2014 kl. 21.20 och landa på flygplatsen Roissy CDG den 25 maj 2014 kl. 12.20. Enligt JE och KF ställdes flygningen emellertid in, och ersättningsplanet avgick först den 25 maj 2014 kl. 17.35 (lokal tid) och anlande till slutdestinationen Paris först påföljande dag kl. 07.50.

Den 27 maj 2016 skickade JE och KF via sin advokat en skrivelse till flygbolaget XL AIRWAYS med en begäran om utbetalning av den schablonersättning på 600 euro per passagerare som föreskrivs i förordning (EG) nr 261/2004 i händelse av inställda flygningar på mer än 3 500 kilometer.

Eftersom flygbolaget inte hörsammade begäran väckte JE och FK förevarande talan för att få tvisten löst i enlighet med tillämplig lag.

Efter att målet anhängiggjorts togs det upp till förhandling den 10 december 2018, i vilken parterna deltog [utelämnas].

Med tanke på att det fanns en möjlighet att Tribunal d'Aulnay-Sous-Bois (nedan kallad Tribunal d'instance) skulle omklassificera den inställda flygningen till en försenad flygning begärde JE och FK vid förhandlingen [utelämnas] att målet skulle vilandeförklaras, med motiveringen att förevarande mål rör frågan om tolkningen av bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 261/2004, enligt vilka en passagerare är en person som har en bekräftad platsreservation och har checkat in enligt de villkor som flygbolaget föreskrivit och minst 45 minuter före angiven avgångstid, där det sistnämnda villkoret inte behöver vara uppfyllt i händelse av inställd flygning.

I första hand har JE och KF yrkat att handläggningen av målet ska skjutas upp i avvaktan på EU-domstolens svar på de frågor som redan hänskjutits för förhandsavgörande på detta område, samt ingett nya frågor till Tribunal d'instance om tillämpningen av samma bestämmelser, som JE och KF också kräver ska hänskjutas till EU-domstolen för förhandsavgörande.

I andra hand har JE och FK upprepat yrkandena och grunderna från den ursprungliga ansökan, men begärt skadestånd och ränta för tredskande på 1 000 euro per passagerare, samt samma belopp med stöd av artikel 700 i civilprocesslagen.

Vad gäller begäran om vilandeförklaring har flygbolaget XL AIRWAYS ombud gjort gällande att den händelse som är föremål för tvisten var en flygförsening i den mening som avses i EU-domstolens praxis och förklarat att flygbolaget motsätter sig begäran om vilandeförklaring, eftersom frågan om fastställandet av ställningen som passagerare enligt artikel 3.2 i förordning (EG) nr 261/2004 regleras av en mycket tydlig rättspraxis från Cour de cassation (kassationsdomstolen). Vad gäller själva sakfrågan har nämnda flygbolag yrkat att alla ansökningar ska avslås, eftersom det enligt bolaget rör sig om en försenad flygning. Den omständigheten att JE och FK inte har kunnat visa att de har checkat in i enlighet med de föreskrivna villkoren gör därför att de inte kan betraktas som passagerare som är berättigade till kompensation med stöd av de åberopade bestämmelserna. **[Orig. s. 3]**

[utelämnas]

## **MOTIVERING**

*Begäran om vilandeförklaring*

[utelämnas] [nationell procedurfråga]

[utelämnas] Enligt artikel 267 i fördraget om Europeiska unionens funktionsätt (FEUF) är Europeiska unionens domstol behörig att meddela förhandsavgöranden, särskilt när det gäller tolkningen av fördragen.

Om en sådan fråga uppkommer i ett mål vid en nationell domstol mot vars avgöranden det inte finns något rättsmedel enligt nationell lagstiftning ska den domstolen hänskjuta ärendet till EU-domstolen, med beaktande av att det i artikel R221–37 i Code de l'organisation judiciaire (lagen om domstolsväsendets organisation) anges att Tribunal d'instance ska vara sista instans i tvister vars värde uppgår till högst 4 000 euro och överklagandeinstans om yrkandet överstiger det beloppet eller är obestämt.

[utelämnas]

[utelämnas] [nationell procedurfråga]

I förevarande fall är det ostridigt att kraven från JE och KF inte överstiger 4 000 euro samt att tvisten ska avgöras i sak genom ett beslut meddelat i sista instans och därför inte kan överklagas i den mening som avses i artikel 267 FEUF.

Även om det i det enskilda fallet finns tungt vägande skäl för att eventuellt omklassificera den händelse som ligger till grund för begäran från en inställd flygning till en försenad flygning, är det ostridigt att tolkningen av bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 261/2004, på de punkter som tas upp i de nya tolkningsfrågor som ingetts till Tribunal d'instance, är avgörande för att fastställa huruvida de bestämmelser om kompensation som föreskrivs i förordning (EG) nr 261/2004 är tillämpliga på tvisten.

Följaktligen är det [utelämnas] nödvändigt att bevilja begäran från JE och KF om att målet ska vilandeförklaras [utelämnas] till dess att Europeiska unionens domstol har meddelat sitt förhandsavgörande avseende de ställda tolkningsfrågorna [utelämnas].

#### *Tolkningsfrågorna*

Allt fler ärenden som anhängiggörs vid Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois rör flygplatsen Roissy-Charles-de-Gaulle och vilka bevis som ska läggas fram för att styrka att en person har checkat in till en försenad flygning, och därmed eventuellt är berättigad till den schablonersättning som införts genom förordning (EG) nr 261/2004.

**[Orig. s. 4]** Genom två domar av den 14 februari 2018 [utelämnas] respektive den 12 september 2018 [utelämnas] fastställde Cour de cassation de domar från Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois i vilka den sistnämnda domstolen ogillat en talan om schablonersättning som väckts mot ett utförande lufttrafikföretag med stöd av ovannämnda förordning vid en försening på mer än tre timmar. I dessa mål hade sökandena endast lagt fram bevis i form av en bekräftad reservation i elektronisk form, och i ett fall ett intyg om försening utan angivande av namn.

Trots denna rättspraxis angående tolkningen av bestämmelserna i artikel 3.2 i förordning (EG) nr 261/2004 med stöd av obligationsrätten förekommer många tvister rörande denna fråga, eftersom ett stort antal passagerare inte längre kan inge ett formellt bevis på att de verkligen har checkat in till de omtvistade flygningarna och därvid anger den tekniska utvecklingen som en orsak till detta, bland annat den omständigheten att boardingkort i pappersform gradvis har försvunnit.

Det har bland annat hävdats att innehavet av en bekräftad platsreservation på en flygning utgör en motbevisbar presumtion om incheckning som det ankommer på flygbolaget att motbevisa. Denna bedömning har bekräftats av vissa domstolar som har utfärdat ett föreläggande mot lufttrafikföretaget och ålagt detta att ta fram PNR-uppgifter (Passenger Name Record) för den påstådda flygningen, vid äventyr av vite.

Eftersom 2 700 ärenden anhängiggjordes vid Tribunal d'instance Aulnay-Sous-Bois under år 2017, och mer än 5 000 ärenden år 2018, krävs det för en god rättskipning att villkoren för tillämpning av artikel 3.2 a en gång för alla klargörs, så att det, även i passagerarnas eget intresse, blir möjligt att harmonisera de domar som meddelas av de domstolar som ska avgöra sådana tvister, i allmänhet som sista instans.

Samma fråga har redan lett till att en begäran om förhandsavgörande den 3 december 2018 ingavs till Europeiska unionens domstols kansli i ett mål vid Tribunal d'instance Aulnay-Sous-Bois, vilken registrerades hos nämnda domstol med målnummer C-756/18. Den fråga som togs upp var möjligheten att styrka incheckningen med en motbevisbar presumtion.

I förevarande mål har JE och FK för det första gjort gällande att den rättspraxis enligt vilken en försening på minst tre timmar kan likställas med en inställd flygning inte kan leda till att bestämmelserna i artikel 3.2 a i förordning (EG) nr 261/2004 ska tillämpas på försenade flygningar, och att om dessa bestämmelser kan tillämpas detta under alla omständigheter ger upphov till frågan huruvida referenstiden för flygets avgång är den ursprungliga avgångstiden eller den faktiska avgångstiden för den försenade flygningen.

Vad gäller bevisbördan för incheckning frågar sig JE och KF, med hänvisning till den senaste tekniska utvecklingen, och i synnerhet den omständigheten att boardingkort i pappersform har försvunnit, hur villkoren i artikel 3.2 a i förordning (EG) nr 261/2004 ska tolkas, för att få klarhet i huruvida uppfyllandet av dessa villkor är en nödvändig förutsättning för att kunna tillämpa förordningen, som det ankommer på konsumenten att styrka, eller en grund till att frita flygbolaget från dess ersättningskyldighet, som det ankommer på flygbolaget att bevisa.

JE och KF har slutligen gjort gällande att den omständigheten att bevisbördan för incheckning uteslutande har lagts på passagerarna eventuellt är oförenlig med principen om den ändamålsensenliga verkan av förordning (EG) nr 261/2004, mot bakgrund av dess mål om ett starkt skydd för konsumenter, i förevarande fall de aktuella passagerarna.

De tolkningsfrågor som JE och KF har formulerat har varit föremål för en kontradiktorisk diskussion. Flygbolaget XL Airways har förklarat att det motsätter sig att målet vilandeförklaras och att det anser att de tolkningsfrågor som JE och KF har ställt är ogrundade, eftersom Cour de cassation i sina [Orig. s. 5] domar av den 14 februari 2018 och den 12 september 2018 tydligt slagit fast att passagerare måste kunna bevisa att de verkligen har checkat in till flygningen, genom att överlämna boardingkort eller annat erforderligt bevis.

Mot bakgrund av ovanstående konstaterar Tribunal d'instance att de frågor som ställts av JE och KF, även om de i grunden rör samma problematik som togs upp i det liknande ärende som hänsköts till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande den 3 december 2018, ur olika rättsliga perspektiv utsträcker räckvidden för den aktuella tvistefrågan på ett sådant sätt att det är nödvändigt att göra en mer ingående utredning.

Eftersom beslutet i sakfrågan inte kan överklagas måste därför följande frågor ställas till Europeiska unionens domstol:

[utelämnas] [Orig. s. 6]

[utelämnas] [uppräkningsfrågorna, vilka upprepas i beslutsdelen]

[utelämnas] [beslut om vilandeförklaring]

[utelämnas] [precisering avseende rättegångskostnaderna]

## **MOT DENNA BAKGRUND**

[utelämnas]

BEGÄR Tribunal d'instance att Europeiska unionens domstol ska meddela ett förhandsavgörande avseende följande frågor:

- 1) Huruvida båda delarna av artikel 3.2 a ska tillämpas vid försenade flygningar:
  - a) Mot bakgrund av att den rätt till kompensation vid nekad ombordstigning eller inställd flygning som anges i artikel 7 i förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 i rättspraxis har utvidgats till att även omfatta försenade flygningar (EU-domstolens dom, fjärde avdelningen, av den 19 november 2009, Sturgeon, C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716), är villkoret i artikel 3.2 a i förordning (EG) nr 261/2004 av



den 11 februari 2004 om att passagerare ska ha checkat in, som endast ska tillämpas i händelse av nekad ombordstigning, tillämpligt i samband med kompensation som begärs av en passagerare som har drabbats av en försenad flygning men inte nekats ombordstigning?

b) Om fråga 1 a ska besvaras jakande, ska den tidsfrist som anges i artikel 3.2 a i förordning (EG) nr 261/2004 ("senast 45 minuter före angiven avgångstid"), med beaktande av nämnda frists syfte i fråga om överbokningar och säkerhetsmål, i förevarande fall tolkas som "senast 45 minuter före den försenade flygningens nya avgångstid, som offentliggjorts på flygplatsens anslagstavlor eller kommunicerats till passagerarna"? [Orig. s. 7]

2) Bevisbördan för att en passagerare "har checkat in"

Om fråga 1 a ska besvaras jakande, det vill säga att artikel 3.2 a i förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 är tillämplig på kompensation som begärs av en passagerare som har drabbats av en försenad flygning:

a) Är – med beaktande av den tekniska utveckling som möjliggör elektroniskt utfärdande av papperslösa boardingkort, frånvaron av tidsstämpling av boardingkort i pappersform, avsaknaden av skyldigheten att fysiskt infinna sig vid en incheckningsdisk och den omständigheten att endast flygbolagen förfogar över all information om incheckningen av passagerare fram till dess att incheckningen avslutas – i så fall de villkor som fastställs i artikel 3.2 a sådana grundläggande villkor som en konsument måste ha uppfyllt för att förordningen ska tillämpas eller en grund till att frita flygbolaget från ansvar som gör det möjligt för detta att med hjälp av passagerarlistan visa att konsumenten inte har checkat in "på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt) eller, om ingen tid har angetts, senast 45 minuter före angiven avgångstid", i enlighet med artikel 3.2 a i förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004?

b) Utgör – med beaktande av den tekniska utveckling som möjliggör elektroniskt utfärdande av papperslösa boardingkort, frånvaron av tidsstämpling av boardingkort i pappersform, avsaknaden av skyldigheten att fysiskt infinna sig vid en incheckningsdisk och den omständigheten att endast flygbolagen förfogar över all information om incheckningen av passagerare fram till dess att incheckningen avslutas – principen om ändamålsenlig verkan, syftet med förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 och den höga skyddsnivån för passagerare och konsumenter i allmänhet som garanteras genom förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 eller andra unionsrättsliga

bestämmelser eller normer, hinder för att ålägga den enskilde passageraren bevisbördan för att ha checkat in ”på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt) eller, om ingen tid har angetts, senast 45 minuter före angiven avgångstid”, i enlighet med artikel 3.2 a i förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004?

[utelämnas]

ARBETSDOKUMENT