

## Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-286/19 - 1

### Sprawa C-286/19

#### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

**Data wpływu:**

5 kwietnia 2019 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

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

**Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

25 marca 2019 r.

**Strona skarżąca:**

JE

KF

**Strona pozwana:**

XL Airways SA

---

**TRIBUNAL D'INSTANCE**

[...]

[...] **AULNAY-SOUS-BOIS**

[...]

**Wyrok wydany [...] w dniu dwudziestego piątego marca dwa tysiące  
dziewiętnastego roku**

[...]

Po dyskusji na rozprawie w dniu 10 grudnia 2018 r.

[...]

**POMIĘDZY SKARŻACYMI:**

JE, zamieszkałym w [...] Paryżu

KF, zamieszkałym w [...] Paryżu,

[...]

**z jednej strony,**

**I POZWANA:**

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

[...]

**z drugiej strony**

[...]

**[Or. 2]** Skargą [...] z dnia 17 marca 2017 r. [...] JE i KF wystąpili przeciwko spółce XL AIRWAYS [...] domagając się zasądzenia dla każdego z nich kwoty głównej 600 EUR z tytułu odszkodowania za odwołany lot na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1), wraz z odsetkami ustawowymi od dnia wezwania do zapłaty. Dodatkowo, poza kosztami postępowania, zainteresowani domagali się również dla każdego z nich kwoty 400 EUR odszkodowania za umyślne utrudnianie postępowania przez przewoźnika lotniczego oraz kwoty 500 EUR na podstawie art. 700 Code de procédure civile (kodeksu postępowania cywilnego).

Skarżący JE/KF wyjaśniali, że nabyli od rzeczzonego przewoźnika lotniczego dwa bilety lotnicze na przelot na trasie Punta Cana (Republika Dominikańska)/Paryż, z zaplanowanym wylotem w dniu 24 maja 2014 r. o godz. 21.20 i przylotem na lotnisko Roissy-Charles-de-Gaulle w dniu 25 maja 2014 r. o godz. 12.20. Tymczasem według skarżących powyższy lot został odwołany i mogli oni skorzystać z alternatywnego lotu dopiero w dniu 25 maja 2014 r. o godz. 17.35 (czasu lokalnego) tak że w związku z tym znaleźli się na lotnisku docelowym w Paryżu następnego dnia o godz. 07.50.

Następnie w dniu 27 maja 2016 r. za pośrednictwem swojego adwokata skarżący skierowali do spółki XL AIRWAYS pismo z wnioskiem o zapłatę jednorazowego odszkodowania w wysokości 600 EUR dla pasażera, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 w przypadku odwołania lotu o długości powyżej 3500 kilometrów.

Ponieważ przewoźnik lotniczy nie ustosunkował się do tego żądania skarżący JE/KF wnieśli niniejszą skargę w celu uzyskania rozstrzygnięcia sporu zgodnie z obowiązującym prawem.

Po wymianie pism w sprawie został wyznaczony termin rozprawy na dzień 10 grudnia 2018 r., na której obecne były strony [...].

Podczas rozprawy, rozważając możliwość zmiany przez sąd kwalifikacji spornego odwołania lotu na opóźnienie lotu, skarżący JE/KF złożyli wniosek [...] o zawieszenie postępowania ze względu na to, że w niniejszej sprawie pojawia się kwestia interpretacji przepisów art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, zgodnie z którym za pasażera należy uznać osobę posiadającą potwierdzoną rezerwację na dany lot i stawiającą się do odprawy pasażerów zgodnie z warunkami ustanowionymi przez przewoźnika nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu, przy czym ten ostatni warunek nie jest jednak wymagany w przypadku odwołania lotu.

W tej sytuacji składający wniosek żądają zawieszenia postępowania w oczekiwaniu na odpowiedź Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w przedmiocie pytań prejudycjalnych przedłożonych już do badania w tej dziedzinie i kierują do sądu nowe pytania prejudycjalne dotyczące stosowania tych samych przepisów oraz wnoszą o ich przekazanie do sądu europejskiego.

Posiłkowo skarżący JE/KF powtórzyli żądania i zarzuty przedstawione w skardze wszczynającej postępowanie, zwiększając jednak żadaną kwotę odszkodowania z tytułu umyślnego utrudniania postępowania do 1 000 EUR za pasażera, podobnie jak wysokość kwoty żądanej na podstawie art. 700 Code de procédure civile (kodeksu postępowania cywilnego).

W odniesieniu do zawieszenia postępowania pełnomocniczka spółki XL AIRWAYS, twierdząc, że w rozumieniu orzecznictwa europejskiego sporne zdarzenie stanowi niewątpliwie opóźnienie lotu, sprzeciwiła się wnioskowi o zawieszenie postępowania w celu przedłożenia pytań prejudycjalnych, jako że kwestia ustalenia statusu pasażera na podstawie art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 została już rozstrzygnięta przez bardzo jasne orzecznictwo Cour de cassation (sądu kasacyjnego). Co do istoty pozwana wniosła o oddalenie wszystkich żądań z tego względu, że jej zdaniem w odniesieniu do opóźnienia lotu wobec braku udowodnienia przez skarżących JE/KF ich stawiennictwa do odprawy pasażerów zgodnie z wymogami, nie wykazują oni swojego statusu pasażerów kwalifikujących się do odszkodowania na podstawie powołanego aktu prawnego. **[Or. 3]**

[...]

## Uzasadnienie

### *W przedmiocie wniosku o zawieszenie postępowania*

[...] [krajowe zagadnienie procesowe]

[...] Artykuł 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) stanowi, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym w szczególności o wykładni traktatów.

W przypadku gdy takie pytanie zostaje podniesione w sprawie zawisłej przed sądem krajowym, którego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu według prawa wewnętrznego, sąd ten jest zobowiązany wnieść sprawę do Trybunału Sprawiedliwości, przy czym art. R221-37 Code de l'organisation judiciaire (kodeks organizacji sądów powszechnych) stanowi, że tribunal d'instance (sąd rejonowy) rozpatruje spory w ostatniej instancji do wartości 4 000 EUR oraz jako sąd odwoławczy w przypadku, gdy żądanie przekracza tę kwotę lub jest nieokreślone.

[...]

[...] [krajowe zagadnienie procesowe]

W niniejszej sprawie bezsporne jest, że ponieważ żądania skarżących JE/KF nie przekraczają właściwej dla sądu rejonowego wartości przedmiotu sporu 4 000 EUR, spór co do istoty należy rozstrzygnąć prawomocnym orzeczeniem, a zatem nie podlegającym zaskarżeniu zgodnie z art. 267 TFUE.

Ponadto, podczas gdy w szczególnych przypadkach istnieją uzasadnione powody pozwalające rozważyć możliwość przekwalifikowania zdarzenia będącego podstawą żądania z odwołania lotu na opóźnienie, bezspornym jest, że interpretacja art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w odniesieniu do kwestii podniesionych w nowych pytaniach prejudycjalnych przedłożonych sądowi może określić możliwość zastosowania do niniejszego sporu przepisów odszkodowawczych, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 261/2004.

W związku z powyższym [...] należy uwzględnić wniosek o zawieszenie postępowania przedłożony przez skarżących [...] do czasu wydania orzeczenia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w przedmiocie przedłożonych pytań prejudycjalnych [...].

### *W przedmiocie pytań prejudycjalnych*

Tribunał d'instance d'Aulnay-sous-Bois (sąd rejonowy w Aulnay-sous-Bois) ma do czynienia ze znaczącym wzrostem powództw jako sąd właściwy miejscowo dla lotniska Roissy-Charles-de-Gaulle, podnoszących zagadnienie środków dowodowych odnoszących się do stawiennictwa do odprawy lotów opóźnionych,

potencjalnie kwalifikujących się do jednorazowego odszkodowania wprowadzonego rozporządzeniem (WE) nr 261/2004.

**[Or. 4]** Dwoma wyrokami z dnia 14 lutego 2018 r. [...] i 12 września 2018 r. [...], Cour de cassation (sąd kasacyjny) utrzymał w mocy orzeczenia wydane przez tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (sąd rejonowy w Aulnay-sous-Bois), oddalając wnioski o jednorazowe odszkodowanie wniesione przeciwko rzeczywistemu przewoźnikowi na podstawie wyżej wymienionego rozporządzenia za opóźnienie przylotu do miejsca docelowego wynoszące powyżej trzech godzin. W tych sprawach skarżący przedkładali wyłącznie dowody rezerwacji potwierdzone elektronicznie, w jednym przypadku wraz z bezimiennym zaświadczeniem o opóźnieniu.

Niezależnie od wspomnianego orzecznictwa zawierającego wykładnię przepisów art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w oparciu o prawo zobowiązań, liczba pasażerów nie posiadających już informacji umożliwiających przedstawienie formalnego dowodu ich faktycznego stawiennictwa na odprawę spornych lotów oraz biorąc pod uwagę zmiany technologiczne, których głównym skutkiem jest w szczególności stopniowe odchodzenie od wydawania kart pokładowych w formie papierowej, powoduje znaczący wzrost liczby sporów dotyczących tej kwestii.

W szczególności pojawia się argument, że posiadanie potwierdzonej rezerwacji na lot może stanowić zwykłe domniemanie stawiennictwa na odprawę, wobec którego przewoźnik lotniczy powinien przedstawić dowód przeciwny. Powyższa analiza została potwierdzona postanowieniami niektórych sądów rejonowych, które nakazały przewoźnikowi lotniczemu przedłożenie danych dotyczących przelotu pasażera danego lotu (PNR, Passenger Name Record), w stosownych przypadkach pod groźbą kary grzywny.

Ponieważ do tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (sądu rejonowego w Aulnay-sous-Bois) wpłynęło 2 700 spraw dotyczących sporów związanych z transportem lotniczym w roku 2017 i ponad 5 000 takich spraw w roku 2018, prawidłowe administrowanie wymiarem sprawiedliwości wymaga ostatecznego doprecyzowania kwestii przesłanek zastosowania wyżej wymienionego art. 3 ust. 2 lit. a), aby umożliwić w interesie samych pasażerów harmonizację orzeczeń wydawanych przez sądy rozstrzygające te spory, z reguły w ostatniej instancji.

Podobna kwestia była już podstawą przekazania do sekretariatu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożonego w dniu 3 grudnia 2018 r. w postępowaniu przed tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (sądem rejonowym w Aulnay-sous-Bois) [...] i zarejestrowanego w Trybunale pod sygnaturą C-756/18. Przedłożone pytanie dotyczyło możliwości przedstawienia dowodu stawiennictwa pasażera do odprawy za pomocą zwykłego domniemania.

W niniejszej sprawie skarżący JE/KF twierdzą przede wszystkim, że orzecznictwo, zgodnie z którym opóźnienie wynoszące co najmniej trzy godziny jest porównywalne z odwołaniem lotu, nie skutkuje zastosowaniem art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w sprawach dotyczących opóźnionych lotów i że ewentualna możliwość zastosowania w takim przypadku wywołuje w każdym razie wątpliwości, czy będące punktem odniesienia godziny wylotu samolotu są pierwotnie przewidzianą godziną startu czy rzeczywistą godziną startu opóźnionego lotu.

W odniesieniu do ciężaru dowodu wykazania stawiennictwa do odprawy, biorąc pod uwagę najnowsze zmiany technologiczne, a w szczególności wyeliminowanie kart pokładowych, skarżący podnoszą kwestię charakteru warunków przewidzianych w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004, aby dowiedzieć się, czy chodzi o warunek wstępny zastosowania rzeczzonego rozporządzenia, którego spełnienie musi zostać udowodnione przez konsumenta, czy też o przesłankę zwolnienia przewoźnika lotniczego z obowiązku odszkodowania, której udowodnienie należy do tego przewoźnika.

Wreszcie skarżący JE/KF powołują się na niezgodność, która może istnieć pomiędzy przeniesieniem wyłącznie na pasażerów ciężaru dowodu stawiennictwa do odprawy i zasadą praktycznej skuteczności rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w świetle jego celów zapewnienia wysokiego poziomu ochrony konsumentów, którymi w niniejszym przypadku są wspomniani wyżej pasażerowie.

Rzeczne pytania prejudycjalne przedłożone przez skarżących były przedmiotem kontradyktoryjnej dyskusji [...]. Pozwana oświadczyła, że sprzeciwia się zawieszeniu postępowania uznając skierowane przez skarżących pytania prejudycjalne za bezpodstawne, ponieważ Cour de cassation (sąd kasacyjny) w swoich [Or. 5] wyrokach z dnia 14 lutego 2018 r. i 12 września 2018 r., wskazał jasne orzecznictwo potwierdzające wymóg przedstawienia przez pasażerów dowodu ich rzeczywistego stawienia się do odprawy lotu poprzez przedłożenie ich karty pokładowej lub innej informacji, która może stanowić wymagany środek dowodowy.

Dlatego należy uznać, że kwestie poruszone przez skarżących, chociaż zasadniczo nawiązują do problematyki pytania prejudycjalnego uprzednio przekazanego do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w dniu 3 grudnia 2018 r. w podobnej sprawie, rozszerzają jednak ten obszar wychodząc z innych punktów wyjścia analizy prawnej umożliwiając w ten sposób bardziej szczegółową ocenę tej aktualnie kontrowersyjnej kwestii.

W związku z powyższym, ponieważ oczekujące na wydanie orzeczenie będzie ostatecznym w sprawie, należy przedłożyć Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej następujące pytania prejudycjalne:

[...] [Or. 6]

[...] [przedstawienie pytań prejudycjalnych, powtórzonych w sentencji]

[...] [postanowienie o zawieszeniu postępowania]

[...] [wyjaśnienie dotyczące kosztów postępowania]

### **Z powyższych względów**

Sąd [...]

**Nakazuje** przekazanie do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej następujących pytań prejudycjalnych:

1) W przedmiocie możliwości zastosowania dwóch części art. 3 ust. 2 lit. a) w przypadku opóźnienia lotu:

a) Czy biorąc pod uwagę okoliczność, że prawo do odszkodowania w przypadku odmowy przyjęcia na pokład lub odwołania lotu przewidzianego w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r. zostało rozszerzone na opóźnienia lotu przez najnowsze orzecznictwo (wyrok TSUE, 4 izba, z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, *Sturgeon*), zawarty w przepisie warunek dotyczący stawiennictwa pasażera do odprawy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r., mający zastosowanie wyłącznie w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, ma zastosowanie w ramach odszkodowania wnioskowanego przez pasażera poszkodowanego wskutek opóźnienia lotu, a nie wskutek odmowy przyjęcia na pokład?

b) W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 1) a), czy biorąc pod uwagę cele terminu, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 („nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu”), związane z kwestią nadkompletu pasażerów oraz z wymogami bezpieczeństwa, wspomniany termin należy interpretować w tym przypadku jako „nie później niż 45 minut przed nową godziną opóźnionego odlotu, ogłoszoną na tablicach ogłoszeniowych lotniska lub przekazaną pasażerom”? **[Or. 7]**

2) W przedmiocie ciężaru dowodu „stawienia się do odprawy”

W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie 1) a), to znaczy w przypadku zastosowania art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r., do odszkodowania wnioskowanego przez pasażera poszkodowanego wskutek opóźnienia lotu:

a) Czy warunki przewidziane w art. 3 ust. 2 lit. a) są przesłanką wstępną, którą konsument musi udowodnić dla zastosowania rozporządzenia czy przesłanką zwolnienia przewoźnika lotniczego pozwalającą na przedłożenie rejestru pasażerów w celu wykazania, że konsument nie stawił się do

odprawy, o której mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r., „zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży, lub, jeżeli czas nie został określony, nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu”, biorąc pod uwagę zmiany technologiczne umożliwiające obecnie elektroniczne wydawanie zdematerializowanych kart pokładowych, brak jakichkolwiek oznaczeń czasowych na papierowych kartach pokładowych, wynikający z tego brak jakiegokolwiek obowiązku fizycznego stawiennictwa przy stanowisku odpraw oraz posiadanie jedynie przez przewoźników lotniczych wszelkich informacji dotyczących odprawy podróżnych do zakończenia procedury odpraw pasażerów?

b) Czy zasada praktycznej skuteczności, cele rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r. oraz wysoki poziom ochrony pasażerów i ogólnie konsumentów gwarantowany przez rozporządzenie (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r. lub inne przepisy i zasady prawa wspólnotowego stoją na przeszkodzie przeniesieniu tylko i wyłącznie na pasażera ciężaru udowodnienia jego stawiennictwa do odprawy, o której mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r., „zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży, lub, jeżeli czas nie został określony, nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu”, biorąc pod uwagę zmiany technologiczne umożliwiające obecnie elektroniczne wydawanie zdematerializowanych kart pokładowych, brak jakichkolwiek oznaczeń czasowych na papierowych kartach pokładowych, wynikający z tego brak jakiegokolwiek obowiązku fizycznego stawiennictwa przy stanowisku odpraw oraz posiadanie jedynie przez przewoźników lotniczych wszelkich informacji dotyczących odprawy podróżnych do zakończenia procedury odpraw pasażerów?

[...]