

Mål C-20/24 [Cymdek] ⁱ

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

den 12 januari 2024

Domstol som begär förhandsavgörande:

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie
(Polen)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

den 24 november 2023

Kärande:

M1.R.

M2.R.

Svarande:

AAA sp. z o.o.

Målnummer: IC 1222/22

BESLUT

den 24 november 2023

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie w I Wydziale Cywilnym (Distriktsdomstolen för huvudstaden Warszawa, första tvistemålsavdelningen) [utelämnas] beslutar

[utelämnas] efter ett icke offentligt sammanträde den 24 november 2023 i Warszawa

i ett mål där talan väckts av **M1.R. och M2.R.**

mot **AAA spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, med säte i W.**

ⁱ Förevarande mål har getts ett fiktivt namn. Detta namn är inte någon av rättegångsdeltagarnas verkliga namn.

angående fordran,

följande:

Nedan angivna tolkningsfrågor ska hänskjutas till Europeiska unionens domstol:

1. Kan en passagerares boardingkort utgöra ett annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören i den mening som avses i artikel 2 g i 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?
2. Ska passagerare som förfogar över ett boardingkort för den berörda flygningen, i ett fall där inte någon särskild onormal omständighet har påvisats, anses ha en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen i den mening som avses i artikel 3.2 a i 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?
3. Är det passageraren som har bevisbördan för betalningen av flygningen, eller är det eventuellt lufttrafikföretaget som för att undkomma ansvar måste visa att passageraren reste gratis eller till ett reducerat biljettpris i den mening som avses i artikel 3.3 i 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?
4. Ska artikel 3.3 i 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 tolkas så, att det är fråga om en flygning mot betalning i en sådan situation där en passagerare har köpt ett resepaket av en researrangör, och researrangören utger betalning för flygningen till lufttrafikföretaget?
5. Ska artikel 3.3 i 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 tolkas så, att det inte är fråga om ”passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpris” i en situation där passagerare har fått ett resepaket bekostat av en tredje man och en researrangör inom ramen för detta resepaket utger en marknadsmässig ersättning till ett charterflygföretag, oberoende av vilken betalningsuppgörelse som föreligger mellan den tredje mannen och passagerarna?

II. [utelämnas] vilandeförklarar målet fram till dess att Europeiska unionens domstol avger svar på tolkningsfrågorna.

Begäran om förhandsavgörande

1. Uppgifter om domstolen och parterna

1. Domstol som begärt förhandsavgörande : (Distriktsdomstolen för huvudstaden Warszawa, första tvistemålsavdelningen) [utelämnas]
2. Kärande: M1.R. [utelämnas], M2.R. [utelämnas],
3. [utelämnas]
4. Svarande: [AAA] Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością [utelämnas]
5. [utelämnas]

2. Föremålet för tvisten och faktiska omständigheter av relevans i målet

1. [AAA] är ett bolag med begränsat ansvar med säte i W. Bolaget är ett lufttrafikföretag som bedriver charterverksamhet (nedan kallat lufttrafikföretaget).
2. [BBB] är ett bolag med begränsat ansvar med säte i W. Bolaget är en researrangör som tillhandahåller paketresor och semesterpaket till konsumenter (nedan kallad researrangören).
3. Lufttrafikföretaget lämnade anbud och ingick därefter avtal med researrangören. På grundval av dessa avtal tillhandahöll lufttrafikföretaget researrangören specifika flygningar vissa bestämda dagar, varefter researrangören sålde biljetter till passagerare för dessa flygningar. Researrangören utgav ersättning till lufttrafikföretaget för flygningarna.

4. Kärandena M1.R. och M2.R. deltog i en paketresa där det ingick en flygning från Teneriffa (Spanien) till Warszawa (Polen) den 20 maj 2021, med flightnummer ENT 7346, som tillhandahölls av lufttrafikföretaget.
5. [CCC] sp. z o.o. och researrangören ingick ett avtal om anordnandet av paketresan (bland annat till förmån för kärandena och andra medresenärer).
6. Lufttrafikföretaget utförde den omtvistade flygningen som vid ankomsten var mer än 22 timmar försenad.
7. För att styrka sin aktiva legitimation i fråga om kompensation för den ovannämnda försenade flygningen åberopade kärandena bland annat kopior av sina boardingkort för ovannämnda flygning på vilka det hänvisades till lufttrafikföretaget.
8. Lufttrafikföretaget vägrade att utge kompensation till kärandena för den försenade flygningen, med hänvisning till att dessa inte hade visat att de var innehavare av en bekräftad och ”betald” platsreservation för flygningen i fråga.
9. Sąd Okręgowy w Warszawie (Regionaldomstolen i Warszawa) har i flera domar gjort samma bedömning som lufttrafikföretaget och funnit att ett boardingkort utgör ett bevis för att passageraren har checkat in, men däremot inte utgör något bevis för att passageraren har en bekräftad och ”betald” platsreservation.
10. Passagerarnas inställning är emellertid att de genom att förete de till dem utfärdade boardingkortet visade att de var innehavare av en bekräftad platsreservation, eftersom boardingkortet i motsatt fall inte skulle ha utfärdats till dem. De har samtidigt framhållit att de inte har bevisbördan för att visa att platsreservationen var ”betald”, utan att det ankom på lufttrafikföretaget att visa att passagerarna reste gratis.
11. Oberoende av detta har kärandena påpekat att om lufttrafikföretaget tog emot ersättning från researrangören för att utföra flygningen, och researrangören erhöll betalning från [CCC] sp. z o.o., som för kärandena bekostade det resepaketet som bland annat innefattade den av lufttrafikföretaget tillhandahållna flygningen, så reste kärandena inte gratis. Vid tillämpningen av artikel 3.3 i förordning nr 261/2004 anser de det vara utan betydelse om det var passagerarna själva eller tredje man som bekostade resan (så länge det inte var lufttrafikföretaget).
12. Lufttrafikföretaget har i sin tur hävdats att om kärandena deltar i en resa som [CCC] sp. z o.o. bekostar åt dem på förmånliga villkor, så reser de ”gratis eller till ett reducerat biljettpreis” i den mening som avses i

artikel 3.3 i förordning nr 261/2004, och saknar därmed rätt till kompensation.

3. Nationella bestämmelser som kan vara tillämpliga i målet

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Civillagen av den 23 april 1964) (Dz. U. 2023, position 1610, kodifiering):

Artikel 6:

Den som åberopar faktiska omständigheter har bevisbördan för dessa.

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Lag av den 17 november 1964 om rättegång i tvistemål) (Dz. U. 2023 position 1550, kodifiering):

Artikel 231:

Domstolen kan anse faktiska omständigheter som är av väsentlig betydelse för avgörandet i saken som fastställda om denna slutsats följer av de andra faktiska omständigheter som fastställts (presumtion om faktiska omständigheter).

4. Unionsrättsliga bestämmelser som tolkningsfrågorna handlar om

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 (Europeiska unionens officiella tidning, L 46, 2004, s. 1):

Skälen 1 och 5 i förordning nr 261/2004:

- (1) "[Unionens] verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven."
- (5) "Med tanke på att skillnaden mellan regelbundna och icke-regelbundna luftfartstjänster tenderar att suddas ut bör ett sådant skydd omfatta inte bara passagerare på regelbundna utan även på icke-regelbundna flygningar, inbegripet flygningar som ingår i paketresor."

Artikel 2 g:

"I denna förordning avses med ... platsreservation ... att passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören."

Artikel 3.2 a:

”Denna förordning skall tillämpas ... under förutsättning att passagerare ... har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5, 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.”

Artikel 3.3:

”Denna förordning skall inte tillämpas på passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten.

Den skall emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program.”

4. Domar från EU-domstolen som har anknytning till föremålet för tolkningsfrågorna

- 1 EU-domstolens dom av den 21.12.2021, C-146/20, (YYY) mot [ZZZ], ECLI:EU:C:2021:1038

Artikel 3.2 a i förordning nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar ska tolkas så, att passageraren förfogar över en ”bekräftad platsreservation”, i den mening som avses i denna bestämmelse, när researrangören översänder ett ”annat bevis”, i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen, till denna passagerare, vilken researrangören ingått ett avtal med, som inbegriper ett löfte att transportera denna passagerare på en specifik flygning, vilken anges med avgångsort, ankomstort, avgångs- och ankomsttid samt flygnummer, och detta även i sådant fall då denna researrangör inte har erhållit bekräftelse av denna flygnings avgångs- och ankomsttid från den aktuella lufttrafikföretaget.

- 1 EU-domstolens dom av den 26.3.2020, C-215/18, [KKK] mot [LLL], ECLI:EU:C:2020:235

Förordning nr 261/2004 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 ska tolkas så, att en passagerare på en flygning som är försenad med tre timmar eller mer kan väcka talan om kompensation enligt artiklarna 6 och 7 i förordningen mot det lufttrafikföretag som utförde

flygningen, även om passageraren och lufttrafikföretaget inte har ingått något avtal med varandra och den aktuella flygningen ingår i en paketresa som omfattas av direktiv 90/314 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang.

2. EU-domstolens beslut av den 11.10.2021, C-686/20, [MMM] mot [NNN], EUT C 24, 2022, s. 9.

I artikel 2 i förordning nr 261/2004 anges i led f att ”biljett” ska förstås som ”ett giltigt färdbevis som berättigar till transport, eller något likvärdigt i papperslös form, inbegripet i elektronisk form, som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent”. Det framgår för övrigt av artikel 2 g i förordning nr 261/2004 att det faktum att en flygpassagerare har en biljett kan utgöra ett bevis som visar att en platsreservation har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget. Härav följer att begreppet biljett, som utgör ett självständigt unionsrättsligt begrepp, omfattar varje färdbevis, på papper eller i papperslös form, som berättigar till transport. Det ska tilläggas att en restriktiv tolkning av detta begrepp skulle leda till en avsevärd inskränkning av det skydd som passagerarna getts genom förordning nr 261/2004, och således strida mot förordningens syfte som, enligt skäl 1 i förordningen, är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna (se analogt dom av den 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punkt 23).

3. EU-domstolens beslut av den 24.10.2019, C-756/18, [OOO] mot [PPP], LEX nr 2734034:

Förordning nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, särskilt artikel 3.2 a i förordningen, ska tolkas på så sätt att passagerare på en flygning som vid ankomsten är försenad med tre timmar eller mer, för vilken flygning passagerarna har en bekräftad platsreservation, inte får nekas kompensation enligt denna förordning enbart med motiveringen att de i samband med sin begäran om kompensation inte har styrkt, genom bland annat boardingkortet, att de varit närvarande vid incheckningen för nämnda flygning, såvida det inte visas att dessa passagerare inte har transporterats på den aktuella flygning som försenats, vilket det ankommer på den nationella domstolen att kontrollera.

5. Målets anknytning till EU-rätten

Kärandena har krävt kompensation för den försenade flygningen enligt vad som föreskrivs i artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning nr 261/2004. För att kärandenas anspråk ska kunna bedömas behövs en tolkning av EU-rätten.

6. Den rättsliga osäkerhet som den nationella domstolen anser föreligga och den betydelse denna har för avgörandet av det vid den domstolen anhängiggjorda målet.

1. Den nationella domstolen anser att osäkerhet föreligger om
 - a. huruvida passagerarens företeende av ett boardingkort under de fastställda faktiska omständigheterna utgör annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören,
 - b. huruvida det är ett villkor för passagerarens aktiva legitimation att denne styrker att han rest mot betalning och inte till ett reducerat pris, och
 - c. huruvida det ska anses att den omtvistade flygningen, som betalades av researrangören (det saknas bevis för att kändarna själva erlade betalning och till vilket belopp), var gratis eller skedde till ett reducerat biljettpris som inte var tillgängligt för allmänheten i den mening som avses i förordning nr 261/2004.
2. Den nationella domstolen har studerat domen från EU-domstolen av den 21 december 2021 i mål C-146/20 (ECLI:EU:C:2021:1038). Även om den domen handlade om liknande frågeställningar, innehåller den dock inte de svar som den nationella domstolen söker när det gäller huruvida det enligt EU-rätten i en sådan situation som i målet vid den nationella domstolen är tillåtet att åberopa ett annat bevis för att passageraren har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen, när det uppvisade boardingkortet inte innehåller samtliga uppgifter som nämns i domslutet i den domen, såsom exempelvis vid tiden för den omtvistade flygningens ankomst.
3. Av lydelsen i artikel 3.2 a i förordning nr 261/2004 framgår att förordningen endast är tillämplig när passageraren dels förfogar över en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen, dels har checkat in inom den frist som anges i bestämmelsen.
4. Det framgår av omständigheterna i målet att passagerarna erhöll sina boardingkort, checkade in i tid och deltog i den aktuella flygningen, vilket lufttrafikföretaget har medgett. De har dock inte uppvisat något dokument i form av en bekräftad platsreservation.
5. Lufttrafikföretagets inställning är att det krävs en snäv tolkning av villkoren i förordning nr 261/2004 och påpekar att det framgår av EU-domstolens praxis (dom C-756/18) att det visserligen går att förmoda att passageraren checkade in baserat på den omständigheten att vederbörande förfogar över en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen, men att det inte går att förmoda att en passagerare

har en bekräftad platsreservation på en flygning baserat på den omständigheten att han eller hon infann sig vid flygets avgång (vilket boardingkortet visar). Även om denna ståndpunkt har underkänts i förevarande domstols rättspraxis, så finns det vissa sammansättningar av appellationsdomstolen som delar detta synsätt.

6. Domstolen önskar dock framhålla att ett boardingkort utfärdas till sådana passagerare som innehar en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen (och inte till vem som helst) och efter det att incheckningen gjorts, samt att det för en incheckning online krävs att man anger antingen biljettnummer eller bokningsnummer, varför ett boardingkort enligt den nationella domstolens uppfattning torde utgöra ett annat bevis som bekräftar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören. Det är nämligen inte möjligt att på något annat rationellt sätt (med bortseende från onormala och osannolika situationer som det torde vara lufttrafikföretaget och inte passageraren som ska styrka) förklara varifrån en viss passagerare skulle ha fått ett boardingkort, om han eller hon inte förfogade över en reservation. Möjligheten att en passagerare som har en platsreservation inte checkar in för en flygning är avsevärt mycket större, men i den situationen skulle EU-domstolen dock godkänna att man antar att incheckning skett utifrån det faktum att personen innehade en platsreservation.
7. Svaranden (och även vissa sammansättningar av appellationsdomstolarna) anser dessutom att det faktum att passageraren inte visat att han eller hon har en bekräftad platsreservation till flygningen innebär att det saknas möjlighet att kontrollera om passageraren betalat för flygningen, och pekar på att förordning nr 261/2004 inte är tillämplig på passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpreis som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten (artikel 3.3 i förordningen).
8. Inte desto mindre förefaller det som att det är svaranden, som är den part som har åberopat omständigheten att transporten varit gratis, som har bevisbördan för att eventuellt styrka en sådan omständighet. Passagerarna är skyldiga att visa att de förfogade över en "bekräftad platsreservation" men de har ingalunda, såsom svaranden har anfört (och denna ståndpunkt delas av vissa sammansättningar av appellationsdomstolen), någon skyldighet att styrka att de förfogar över en "betald" och bekräftad platsreservation.
9. Det ska även noteras att i fallet med organiserade resor är researrangören bunden av ett avtal som ingåtts med lufttrafikföretaget och att det då är researrangören som betalar för flygningen. Passagerarna betalar för resan, och inte för flygningen. Om resan, för vilken betalning har utgetts (oberoende om passagerarna har betalat

direkt eller om ett annat rättssubjekt har betalat för passagerarna), innehåller en flygning (som reseorganisatören betalat lufttransportföretaget för) så rör det sig således inte om ”passagerare som reser gratis”.

10. Den nationella domstolen anser även att det föreligger osäkerhet om hur man ska förstå begreppet resa ”till ett reducerat biljettpreis som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten” i artikel 3.3. i förordning nr 261/2004, nämligen om huruvida det handlar om en rabatt som passagerarna erbjudits av lufttrafikföretaget (domstolen lutar åt en sådan tolkning), eller om den bestämmelsen även rör en sådan situation där lufttrafikföretaget erhåller en marknadsmässig kompensation från researrangören, men ett annat rättssubjekt ger passagerarna fördelaktiga villkor för att utnyttja resepaket. Den sistnämnda tolkningen tycks strida mot syftet med förordningen och vara svår att tillämpa i praktiken med hänsyn till avsaknaden av kriterier för vad som erkänns som fördelaktiga villkor för deltagande i en resa som ingår i ett resepaket.
11. Den nationella domstolen är av uppfattningen att den tolkning som lufttrafikföretaget och vissa sammansättningar av appellationsdomstolen förespråkar inte är förenlig med syftet med och innehållet i EG-förordning 261/2004 där det i skäl 5 klart framgår att skyddet även omfattar passagerare på icke-regelbundna flygningar, inbegripet flygningar som ingår i paketresor, vilka passagerare har begränsade möjligheter att styrka en tredje mans betalning för flygningen.
12. [utelämnas]
13. EU-domstolens besvarande av den nationella domstolens frågor och undanröjande av den beskrivna osäkerheten kommer att göra det möjligt att fastställa om svarandebolaget är ansvarigt för att utge kompensation för förseningen av den omtvistade flygningen och följaktligen att avgöra om käromålet är skäligt.