



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (dziesiąta izba)

z dnia 21 września 2016 r.*

Transport kolejowy — Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 — Prawa i obowiązki pasażerów —
Brak biletu — Brak zapłaty w terminie — Czyn zabroniony

W sprawie C-261/15

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez vredegerecht te Ieper (sąd pokoju w Ypres, Belgia) postanowieniem z dnia 21 maja 2015 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 1 czerwca 2015 r., w postępowaniu:

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen NV

przeciwko

Gregory'emu Demeyowi,

TRYBUNAŁ (dziesiąta izba),

w składzie: F. Biltgen, prezes izby, A. Borg Barthet (sprawozdawca) i E. Levits, sędziowie,

rzecznik generalny: N. Wahl,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen NV przez J.P. Kesteloota, advocaat,
- w imieniu G. Demeya przez K. Benteina, advocaat,
- w imieniu rządu francuskiego przez D. Colasa oraz F.X. Bréchota oraz przez M.L. Kitamurę, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez F. Wilmana oraz przez J. Hottiaux oraz N. Yerrell, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

* Język postępowania: niderlandzki.

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 6 ust. 2 zdanie ostatnie załącznika A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wprowadzającym zmiany do COTIF z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwanego dalej „załącznikiem A”), zawartego w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. 2007, L 315, s. 14).
- 2 Powyższy wniosek został przedstawiony w ramach sporu między Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen NV [krajową spółką kolei belgijskich (KSKB)] a Gregorym Demeyem w przedmiocie zapłaty ryczałtowego odszkodowania żądanego z powodu czynów zabronionych, jakich dopuścił się G. Demey, podróżując pociągiem bez biletu i nie regulując swojej sytuacji poprzez zapłatę odpowiednich kwot w terminach ustalonych w ustawie.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Artykuł 4 rozporządzenia nr 1371/2007, zatytułowany „Umowa przewozu”, stanowi:
„Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału zawieranie i sposób realizacji umowy przewozu oraz dostarczanie informacji i wystawianie biletów podlegają przepisom tytułu II oraz tytułu III załącznika I”.
- 4 Załącznik I do wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Wyciąg z przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV)”, składa się z załącznika A. Tytuł II załącznika A zawartego w tym załączniku I, zatytułowany „Zawarcie i wykonanie umowy przewozu”, składa się z art. 6–11.
- 5 Zgodnie z art. 6 załącznika A, zatytułowanym „Umowa przewozu”:
„1. Przez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia podróżnego oraz, odpowiednio, jego bagażu i pojazdów do miejsca przeznaczenia i do wydania bagażu i pojazdów w miejscu przeznaczenia.
2. Umowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. Jednak brak biletu, nieprawidłowości lub utrata biletu nie powodują nieważności umowy przewozu, która nie naruszając postanowień art. 9, podlega postanowieniom przepisów ujednoczonych. [Jednak, bez uszczerbku dla art. 9, brak biletu, nieprawidłowości lub utrata biletu nie wpływają na istnienie lub na ważność umowy, która nadal podlega niniejszym ujednoczonym przepisom.]
3. Z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, bilet jest miarodajnym dowodem zawarcia oraz treści umowy przewozu”.
- 6 Artykuł 7 załącznika A dotyczy biletu.
- 7 Artykuł 8 załącznika A, zatytułowany „Opłata i zwrot należności za przejazd”, przewiduje w ust. 1, że opłatę za przejazd uiszcza się przed rozpoczęciem podróży, chyba że między podróżnym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa.

- 8 Artykuł 9 tego samego załącznika A, zatytułowany „Prawo przewozu. Wyłączenie z przewozu”, stanowi:
- „1. Podróżny musi być zaopatrzony z chwilą rozpoczęcia podróży w ważny bilet na przejazd i okazać [go] podczas kontroli biletów. Ogólne warunki przewozu mogą stanowić, że:
- a) podróżny, który nie może okazać ważnego biletu, jest obowiązany oprócz opłaty za przejazd uiścić dopłatę;
 - b) podróżnego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można usunąć z pociągu; oraz
 - c) określać, czy i na jakich zasadach dokonuje się zwrotu opłaty [dokonuje się lub nie – i na jakich zasadach – zwrotu opłaty].
2. Ogólne warunki przewozu mogą przewidywać wyłączenie z przewozu lub możliwość usunięcia w czasie podróży:
- a) osób stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa i prawidłowego funkcjonowania ruchu lub dla bezpieczeństwa pozostałych podróżnych;
 - b) osób, które w sposób niedopuszczalny są uciążliwe dla innych podróżnych;
- [oraz że] osoby te nie mają prawa żądać zwrotu opłaty za bilet ani opłaty uiszczonej za przewóz ich bagażu”.
- 9 Artykuły 10 i 11 załącznika A dotyczą, odpowiednio, przestrzegania przepisów władz administracyjnych oraz odwołania i opóźnienia pociągu. Tytuł III załącznika A zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007 reguluje przewóz bagażu ręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych.

Prawo belgijskie

- 10 Artykuł 15 ust. 1 akapit pierwszy Koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen (dekretu królewskiego z dnia 20 grudnia 2007 r. w sprawie przepisów porządkowych na kolei) (*Belgisch Staatsblad* z dnia 15 lipca 2008 r., s. 36973) przewiduje:
- „Pojazdy szynowe i perony są dostępne tylko dla osób, które zgodnie z ogólnymi warunkami przewozu danego przedsiębiorstwa kolejowego mają ważny bilet lub na podstawie tych ogólnych warunków przewozu mają zamiar nabyć taki bilet”.
- 11 Zgodnie z art. 18 ust. 1 omawianego dekretu królewskiego:
- „Naruszenia przepisów niniejszego dekretu podlegają karze zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 12 kwietnia 1835 r. dotyczącej opłat za przejazd i przepisów porządkowych na kolei, nawet jeśli zostały popełnione nieumyślnie”.
- 12 Artykuł 3 Wet van 12 april 1835 betreffende het tolgeld en de reglementen van de spoorwegpolitie (ustawy z dnia 12 kwietnia 1835 r. dotyczącej opłat za przejazd i przepisów porządkowych na kolei) (opublikowanej w dniu 17 kwietnia 1835 r.) stanowi, że rząd może ustalać kary zgodnie z Wet van 6 maart 1818 betreffende de straffen uit te spreken tegen de overtreders van algemene verordeningen of te stellen bij provinciale of plaatselijke reglementen (ustawą z dnia 6 marca 1818 r. dotyczącą kar

nakładanych za naruszenia ogólnych środków administracji wewnętrznej oraz kar, które mogą zostać ustanowione w rozporządzeniach władz prowincjonalnych i gminnych) (opublikowaną w dniu 6 marca 1818 r.).

13 Zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 1818 r. „naruszenia dekretów królewskich, w odniesieniu do których nie zostały ani nie zostaną ustalone ustawą kary szczególne [...], są zagrożone karą pozbawienia wolności od 8 do 14 dni i karą grzywny od 26 do 200 franków lub tylko jedną z tych kar”.

14 Artykuł 74 Wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentenbescherming (ustawy z dnia 6 kwietnia 2010 r. w sprawie praktyk rynkowych i ochrony konsumentów) (*Belgisch Staatsblad* z dnia 12 kwietnia 2010 r., s. 20803) (zwanej dalej „ustawą w sprawie praktyk rynkowych”) przewiduje:

„W umowach pomiędzy przedsiębiorcą a konsumentem w każdym wypadku niedozwolone są klauzule i warunki lub połączenia klauzul i warunków, które mają na celu:

[...]

17) określenie wysokości odszkodowania należnego od konsumenta, który nie wypełnia swoich zobowiązań, przy czym nie jest przewidziane równoważne roszczenie odszkodowawcze od przedsiębiorcy, który nie wypełnił ciężących na nim zobowiązań;

[...]

24) w wypadku niewykonania lub opóźnienia w wykonaniu zobowiązań konsumenta – określenie kwot odszkodowania, które są oczywiście nieproporcjonalne do szkody, jaką może ponieść przedsiębiorca;

[...]”.

15 Artykuł 75 ustawy w sprawie praktyk rynkowych przewiduje w ust. 1:

„Każda klauzula niedozwolona jest zakazana i nieważna.

Umowa nadal wiąże strony, jeżeli może nadal obowiązywać bez klauzul niedozwolonych.

Konsument nie może zrzec się praw przyznanych mu w niniejszym rozdziale”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

16 W ramach kontroli przeprowadzonych we wrześniu i październiku 2013 r. stwierdzono czterokrotnie, że G. Demey podróżował pociągiem w Belgii bez biletu. Konduktor wezwał G. Demeya do uregulowania jego sytuacji poprzez zapłatę w terminie 14 dni ceny biletu w wysokości 11,20 EUR powiększonej o 8 EUR, czyli łącznie 19,20 EUR za przejazd. G. Demey nie uregulował swojej sytuacji w terminach, które zostały mu wyznaczone, ani nie zareagował na wezwania do zapłaty przesłane przez KSKB.

17 W związku z powyższym KSKB pozwało G. Demeya przed vredegerecht te Ieper (sąd pokoju w Ypres, Belgia) i zażądało dodatkowego ryczałtowego odszkodowania w wysokości 800 EUR, czyli 200 EUR za każdy przejazd bez biletu, zamiast pierwotnie przewidzianej dopłaty administracyjnej w wysokości 8 EUR za przejazd.

- 18 KSKB utrzymuje, że ryczałtowe odszkodowanie w wysokości 200 EUR za przejazd jest uzasadnione czynami zabronionymi popełnionymi przez G. Demeya. Zdaniem KSKB w niniejszym przypadku brakuje konsensusu koniecznego do istnienia umowy przewozu, gdyż G. Demey postępował w niedozwolony sposób, podróżując pociągiem umyślnie bez biletu. W konsekwencji KSKB uważa, że nie może on korzystać z ochrony prawnej, jaka przysługuje konsumentowi, między innymi na podstawie art. 74 i 75 ustawy w sprawie praktyk rynkowych.
- 19 G. Demey twierdzi, że korzysta z ochrony prawnej przyznanej w art. 74 pkt 17 i 24 tej ustawy, ponieważ w myśl art. 6 ust. 2 zdanie ostatnie załącznika A zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007 brak biletu nie wpływa na istnienie lub na ważność umowy.
- 20 Sąd odsyłający stwierdza, że argumentacja przedstawiona przez G. Demeya opiera się na istnieniu stosunku umownego między nim a KSKB. Natomiast sąd ten uważa, że postawiona przez KSKB teza oznacza, iż G. Demey popełnił czyn niedozwolony. W związku z tym zastanawia się on, czy w niniejszym przypadku istnieje umowa przewozu między G. Demeyem a wspomnianą spółką przewozową na podstawie tegoż art. 6 ust. 2 zdanie ostatnie i czy może on zatem zastosować przepisy ustawy w sprawie praktyk rynkowych, które opierają się na istnieniu takiej umowy.
- 21 W takich okolicznościach *vredegerecht te Ieper* (sąd pokoju w Ypres) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 6 ust. 2 [zdanie ostatnie] [załącznika A zawartego w] załączniku I do [rozporządzenia nr 1371/2007] sprzeciwia się belgijskim krajowym przepisom karnym [takim jak te przytoczone w pkt 10–13 niniejszego wyroku], na podstawie których pasażer kolei bez biletu – który nie uiszcza ceny biletu także w ustawowo przewidzianych terminach – dopuszcza się czynu zabronionego, który wyklucza wszelki stosunek umowny pomiędzy spółką przewozową a pasażerem kolei, tak że w konsekwencji odmawia się temu pasażerowi [możliwości] powoływania się na przepisy dotyczące ochrony prawnej obowiązujące w prawie europejskim i krajowym prawie belgijskim, które to przepisy opierają się na tym właśnie (wyłącznym) stosunku umownym z tym konsumentem?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 22 Sąd odsyłający zadaje Trybunałowi zasadniczo pytanie, czy art. 6 ust. 2 zdanie ostatnie załącznika A zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie przepisom krajowym przewidującym, iż osoba, która podróżuje pociągiem bez odpowiedniego biletu i która nie uregulowała swojej sytuacji poprzez zapłatę odpowiednich kwot w terminach przewidzianych w tych przepisach, nie jest związana stosunkiem umownym z przedsiębiorstwem kolejowym.
- 23 W ramach sporu w postępowaniu głównym strony nie są zgodne co do kwestii, czy na podstawie owego przepisu umowa przewozu zostaje zawarta, skoro tylko osoba podróżuje w pociągu, niezależnie od kwestii, czy ma ona odpowiedni bilet. Należy zatem ustalić, czy art. 6 ust. 2 załącznika A zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007 reguluje przesłanki powstania umowy przewozu.
- 24 Należy zwrócić uwagę, że art. 4 rozporządzenia nr 1371/2007, zatytułowany „Umowa przewozu”, przewiduje, iż zawarcie umowy przewozu jest uregulowane przepisami tytułów II i III załącznika A zawartego w załączniku I do tego rozporządzenia. Niemniej przepisy te nie regulują szczegółowo przesłanek powstania takiej umowy.

- 25 Zgodnie bowiem z art. 6 ust. 2 załącznika A zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007 „[u]mowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. [Jednak, bez uszczerbku dla art. 9, brak biletu, nieprawidłowości lub utrata biletu nie wpływają na istnienie lub na ważność umowy, która nadal podlega niniejszym ujednoliconym przepisom]”.
- 26 Z treści powyższego przepisu wynika, że zakłada on istnienie zawartej uprzednio umowy przewozu i dotyczy jedynie dowodu istnienia takiej umowy, która musi być potwierdzona jednym lub kilkoma biletami na przewóz. Zdanie drugie tegoż przepisu odnosi się do przypadków, w których osoba podróżująca koleją nie jest w stanie okazać biletu lub w których bilet jest nieprawidłowy, i w odniesieniu do takich przypadków przewiduje, że nie ma to wpływu na istnienie i ważność umowy przewozu, nie precyzuje jednak przepisów, według których powinna zostać zawarta umowa przewozu.
- 27 W szczególności brak biletu, o którym mowa we wspomnianym zdaniu drugim, nie może być interpretowany w ten sposób, iż oznacza, że uprzednio została zawarta umowa przewozu i że podróżny nie może przedstawić dowodu na to, iż nabył bilet, pod rygorem pozbawienia zdania pierwszego wspomnianego przepisu wszelkiej skuteczności (effet utile).
- 28 Zgodnie z art. 6 ust. 1 załącznika A zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007 przez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia podróżnego oraz, odpowiednio, jego bagażu i pojazdów do miejsca przeznaczenia. Przepis ten także opiera się na założeniu, że uprzednio została zawarta umowa przewozu, lecz nie zawiera bliższych wskazówek co do sposobu, w jaki ma ona zostać zawarta.
- 29 Podobnie art. 6 ust. 3 wspomnianego załącznika A ogranicza się do stwierdzenia, że z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego bilet jest miarodajnym dowodem zawarcia oraz treści umowy przewozu.
- 30 Z powyższego wynika, że art. 6 ust. 2 omawianego załącznika A nie może być interpretowany w ten sposób, że reguluje przesłanki powstania umowy przewozu.
- 31 Powyższe stwierdzenie znajduje poparcie w analizie kontekstu, w jaki wpisuje się ów przepis.
- 32 Zgodnie bowiem z art. 9 załącznika A zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007, do którego to przepisu odsyła art. 6 ust. 2 załącznika A, podróżny musi być zaopatrzony z chwilą rozpoczęcia podróży w ważny bilet na przejazd i musi okazać go podczas kontroli biletów. Tenże art. 9 stanowi również, iż ogólne warunki przewozu mogą stanowić, że podróżny, który nie może okazać ważnego biletu, jest obowiązany oprócz opłaty za przejazd uiścić dopłatę bądź że podróżnego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można usunąć z pociągu. Przepis ten przewiduje zatem wyłącznie sankcje, jakie mogą zostać zastosowane wobec podróżnego, który nie dysponuje biletami i który nie uregulował następnie swojej sytuacji poprzez zapłatę odpowiednich kwot, oraz nie zawiera żadnej wskazówki co do przesłanek powstania umowy przewozu.
- 33 To samo odnosi się do pozostałych przepisów figurujących w tytule II załącznika A zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007. Artykuł 8 tego załącznika A przewiduje bowiem w ust. 1, że opłatę za przejazd uiszcza się przed rozpoczęciem podróży, chyba że między podróżnym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa. Artykuł 7 omawianego załącznika dotyczy biletu, zaś jego art. 10 i 11 dotyczą, odpowiednio, przestrzegania przepisów władz administracyjnych oraz odwołania i opóźnienia pociągu.
- 34 W takich okolicznościach należy dojść do wniosku, że art. 6 ust. 2 załącznika A zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007 nie może być interpretowany w ten sposób, że reguluje przesłanki powstania umowy przewozu, gdyż przesłanki te są uregulowane we właściwych przepisach krajowych.

- 35 W świetle powyższych rozważań na zadane pytanie należy udzielić odpowiedzi, że art. 6 ust. 2 zdanie ostatnie załącznika A zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, iż nie stoi on na przeszkodzie przepisom krajowym przewidującym, że osoba, która podróżuje pociągiem bez odpowiedniego biletu i która nie uregulowała swojej sytuacji poprzez zapłatę odpowiednich kwot w terminach przewidzianych w tych przepisach, nie jest związana stosunkiem umownym z przedsiębiorstwem kolejowym.

W przedmiocie kosztów

- 36 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (dziesiąta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 6 ust. 2 zdanie ostatnie załącznika A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wprowadzającym zmiany do COTIF z dnia 3 czerwca 1999 r., zawartego w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie przepisom krajowym przewidującym, iż osoba, która podróżuje pociągiem bez odpowiedniego biletu i która nie uregulowała swojej sytuacji poprzez zapłatę odpowiednich kwot w terminach przewidzianych w tych przepisach, nie jest związana stosunkiem umownym z przedsiębiorstwem kolejowym.

Podpisy