

Hanna Misiak\*

# Postępowanie grupowe w sprawach konsumenckich przeciwko przewoźnikom na przykładzie sporów w Stanach Zjednoczonych i Unii Europejskiej

## Spis treści

- I. Wprowadzenie
  1. Zalety postępowania grupowego w sporach konsumenckich
  2. Postępowanie grupowe w prawie amerykańskim
  3. Wprowadzenie postępowania grupowego do porządków prawnych państw członkowskich Unii Europejskiej
- II. Przykłady sporów w Stanach Zjednoczonych
  1. Uwagi wstępne
  2. *Sala vs. National Railroad Passenger Corp.*
  3. Postępowanie grupowe przeciw *Delta Airlines i AirTran Airways* w sprawie opłaty za bagaż
  4. Podsumowanie
- III. Przykłady sporów w Unii Europejskiej
  1. Uwagi wstępne
  2. *Altroconsumo vs. Trenord*
  3. *Test-Aankoop vs. NMBS*
  4. Podsumowanie
- IV. Dochodzenie roszczeń przez pasażerów w Polsce
- V. Wnioski

## Streszczenie

Postępowanie grupowe wywodzi się z tradycji anglosaskiej, jednak w ostatnich latach pojawiło się ono w porządkach prawnych państw Europy kontynentalnej. W Stanach Zjednoczonych omawiana instytucja stanowi sprawdzony i skuteczny sposób dochodzenia roszczeń konsumenckich przez pasażerów wobec przewoźnika. Na efektywność postępowania grupowego w analogicznym zakresie w Polsce oraz w innych państwach Unii Europejskiej będzie miało wpływ ustalenie linii orzeczniczej oraz współpraca poszczególnych państw członkowskich.

**Słowa kluczowe:** postępowanie grupowe; przewoźnik; roszczenia konsumenckie.

**JEL:** K41

\* Doktorantka w Katedrze Prawa Cywilnego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego; e-mail: hamisiak@gmail.com.

## I. Wprowadzenie

### 1. Zalety postępowania grupowego w sporach konsumenckich

Spory konsumenckie znacznie częściej niż spory między przedsiębiorcami dotyczą roszczeń o niewielkiej wartości. Dochodzenie małych kwot w drodze indywidualnego postępowania sądowego w takich sytuacjach może okazać się nieopłacalne. Konsument występujący przeciwko przedsiębiorcy jest też z zasady uznawany za słabszą stronę sporu, mającą utrudniony dostęp do profesjonalnej pomocy prawnej.

Instytucja postępowania grupowego pozwala grupie konsumentów pozostających w sporze z przedsiębiorcą dochodzić swoich roszczeń w jednym postępowaniu cywilnym. Istotną zaletą takiego rozwiązania jest podział kosztów postępowania między członków grupy, co może skłonić konsumentów do realizacji przysługującego im prawa do sądu również w przypadku sporów o niskiej wartości jednostkowej. Z tego samego powodu zwiększa się dostęp do profesjonalnej pomocy prawnej, która mogłaby okazać się zbyt kosztowna dla konsumenta dochodzącego roszczenia indywidualnie (Pogonowski, 2009).

Możliwość wszczęcia postępowania grupowego z zasady zwiększa szybkość i efektywność dochodzenia roszczeń, co jest korzystne nie tylko dla członków grupy, lecz także dla wymiaru sprawiedliwości, który unika wniesienia licznych pozwów indywidualnych w podobnych sprawach o niewielkiej wartości przedmiotu sporu (Sieradzka, 2015).

### 2. Postępowanie grupowe w prawie amerykańskim

Instytucja postępowania grupowego wywodzi się z prawa anglosaskiego. Biorąc pod uwagę silną tendencję do bogatego dorobku orzecznictwa amerykańskiego dotyczącego ochrony praw konsumenta, konieczne jest zwrócenie uwagi na model postępowania grupowego w Stanach Zjednoczonych, który stał się w znacznym stopniu wzorem podczas wprowadzania analogicznych instytucji w krajach Unii Europejskiej.

Obecny tryb postępowania grupowego w Stanach Zjednoczonych został szczegółowo określony w Federalnych Zasadach Procedury Cywilnej<sup>1</sup> w 1966 r. Wskazano w nim cztery przesłanki do wszczęcia postępowania grupowego:

- 1) liczną grupę – powodującą, że wszczynanie osobnych postępowań w indywidualnych sprawach byłoby niepraktyczne;
- 2) kwestie prawne lub faktyczne wspólne dla grupy;
- 3) żądania reprezentantów grupy są właściwe dla całej grupy;
- 4) reprezentanci grupy muszą uczciwie i adekwatnie chronić interes grupy.

Po wniesieniu pozwu w postępowaniu grupowym sąd decyduje o certyfikacji albo jej braku względem postępowania. Pozytywna decyzja sądu definiuje grupę, żądania, zastrzeżenia grupy albo jej argumenty przeciw żądaniom powoda oraz wskazuje jej pełnomocnika (*class counsel*)<sup>2</sup>.

W zależności od podstawy wszczęcia postępowania sąd może skierować do członków grupy informację o rodzaju postępowania, definicji grupy, żądaniach, zastrzeżeniach grupy albo jej argumentach przeciw żądaniom, prawie członka grupy do działania przez pełnomocnika, czasie

<sup>1</sup> Federal Rules of Civil Procedure, zasada nr 23.

<sup>2</sup> Ibidem.

i sposobie wystąpienia z grupy oraz o tym, że orzeczenie sądu w postępowaniu grupowym będzie wiązało członków grupy<sup>3</sup>.

Niezależnie od tego czy wyrok będzie korzystny dla grupy, czy też nie, sąd wskazuje w nim, jakie osoby są uważane za członków grupy. Zawarcie ugody w postępowaniu zbiorowym wymaga zgody sądu<sup>4</sup>.

Warto zauważyć, że w opisanym trybie dochodzenia roszczeń obowiązuje standard *opt-out*, według którego członkiem grupy staje się automatycznie każdy, kto spełnia definicję wskazaną przez sąd. Nie jest więc wymagane wstąpienie do grupy, jednak w przypadku niewystąpienia z grupy każdego członka będzie wiązał wyrok sądu lub postanowienie sądu o akceptacji proponowanej ugody<sup>5</sup>.

### 3. Wprowadzenie postępowania grupowego do porządków prawnych państw członkowskich Unii Europejskiej

Intensywne prace nad wprowadzeniem instytucji postępowania grupowego do porządków prawnych krajów UE rozpoczęły się po przedstawieniu Zielonej Księgi w sprawie dochodzenia zbiorowych roszczeń konsumentów<sup>6</sup> przez Komisję Europejską w 2008 r. W Zielonej Księdze określono ówczesną sytuację w zakresie dochodzenia roszczeń konsumentów jako niezadowalającą ze względu na brak instrumentów umożliwiających dochodzenie roszczeń przez liczne grupy konsumentów. Zaproponowano cztery rozwiązania o różnym stopniu intensywności zmian: od braku działań na szczeblu unijnym przez współpracę państw członkowskich oraz kombinację instrumentów polityki aż do wprowadzenia środka zapewniającego istnienie instytucji postępowania zbiorowego w państwach członkowskich. W 2008 r. została opublikowana również Biała Księga<sup>7</sup>, która zawierała propozycję wprowadzenia dwóch mechanizmów w celu zwiększenia ochrony konsumentów: postępowanie zbiorowe ze standardem *opt-in*, wymagającym przystąpienia do grupy, oraz możliwość wytaczania powództwa przez określone podmioty, takie jak organy państwowe (np. powiatowy (miejski) rzecznik konsumenta) lub organizacje konsumenckie. W 2013 roku KE wydała zalecenie<sup>8</sup>, którego celem było ułatwienie dostępu do wymiaru sprawiedliwości, powstrzymanie bezprawnych praktyk oraz umożliwienie poszkodowanym uzyskania odszkodowania w przypadku powstania szkody zbiorowej poprzez zapewnienie istnienia mechanizmów zbiorowego dochodzenia roszczeń w każdym państwie członkowskim. Zgodnie z pkt 38 zalecenia państwa członkowskie miały wprowadzić procedury pozwalające na zbiorowe dochodzenie roszczeń w sprawach konsumenckich do dnia 26 lipca 2015 r., czego skutkiem było pojawienie się w 2014 r. instytucji postępowania grupowego, m.in. w Belgii<sup>9</sup> i Francji<sup>10</sup>. W prawie polskim postępowanie grupowe pojawiło się już w 2010 roku, kiedy weszła w życie ustawa

<sup>3</sup> Ibidem.

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> Zielona Księga w sprawie dochodzenia zbiorowych roszczeń konsumentów z 27.11.2008 r. (KOM(2008) 794).

<sup>7</sup> Biała Księga w sprawie roszczeń o naprawienie szkody wynikłej z naruszenia wspólnotowego prawa ochrony konkurencji z 2.04.2008 r. (COM(2008)165).

<sup>8</sup> Zalecenie Komisji (UE) nr 396/2013 z 11.06.2013 r. w sprawie wspólnych zasad dotyczących mechanizmów zbiorowego dochodzenia roszczeń o zaprzestanie bezprawnych praktyk oraz roszczeń odszkodowawczych w państwach członkowskich, dotyczących naruszeń praw przyznanych na mocy prawa Unii (Dz. Urz. UE 2013 L 201/60).

<sup>9</sup> Ustawa z 28.03.2014 r. wprowadzająca postępowanie w sprawie dochodzenia roszczeń zbiorowych.

<sup>10</sup> Ustawa nr 2014-344 z 17.03.2014 r.

o dochodzeniu roszczeń w postępowaniu grupowym<sup>11</sup>. W uzasadnieniu projektu do ustawy<sup>12</sup> za wprowadzeniem omawianej instytucji pojawiły się zarówno argumenty dotyczące usprawnienia i zwiększenia efektywności ochrony sądowej, jak i odwołanie do ogólnego trendu ustanawiania podobnych procedur w innych krajach europejskich.

Wobec dość ogólnych postanowień wspomnianego zalecenia Komisji Europejskiej procedura dochodzenia roszczeń w postępowaniu grupowym jest uregulowana w różny sposób w poszczególnych państwach członkowskich UE. Warto jednak wskazać na przyjęcie – w odróżnieniu od modelu amerykańskiego – standardu *opt-in* (wyjątkiem od tej reguły jest np. ustawa belgijska). Godnym uwagi jest również fakt, że Komisja Europejska w swoim zaleceniu wielokrotnie podkreśla konieczność ochrony konsumentów, wskazaną jako cel Unii Europejskiej już w pierwszym punkcie preambuły tego aktu.

## II. Przykłady sporów w Stanach Zjednoczonych

### 1. Uwagi wstępne

Znaczna popularność postępowania grupowego oraz tradycyjnie silna pozycja konsumenta w Stanach Zjednoczonych spowodowały powstanie bogatego orzecznictwa dotyczącego sporów grup konsumentów z przedsiębiorcami, w tym z przewoźnikami. Omówiona niżej sprawa *Sala vs. National Passenger Corp.* zakończyła się w bardzo krótkim czasie, umożliwiając członkom grupy uzyskać odszkodowanie za względnie nieznaczące szkody. Spór ten miał istotne znaczenie w kształtowaniu się linii orzeczniczej dotyczącej postępowania grupowego. Wszczęcie postępowania grupowego przeciwko dwóm liniom lotniczym – Delta Airlines oraz AirTran Airways – poskutkowało rozszerzeniem definicji grupy, co może odgrywać znaczącą rolę w podobnych sporach.

### 2. *Sala vs. National Railroad Passenger Corp.*

Pozew złożony przez *Martę Sala* przeciwko *National Railroad Passenger Corp.* dotyczył skutków kolizji pociągu *Night Owl*, który w 1988 r. uderzył w 17-tonowy skład służący do przeprowadzenia prac serwisowych na czasowo wyłączonym z użytku torze<sup>13</sup>. Pracownik pozwanego, odpowiedzialny za przekierowanie pociągów na tor nieobjęty pracami serwisowymi, nie wykonał tego obowiązku, co było bezpośrednią przyczyną kolizji. W trakcie postępowania sąd uznał za wiarygodne twierdzenie, że pracownik pozwanego w momencie nastąpienia kolizji pozostawał pod wpływem narkotyków. Co więcej, pozwany jeszcze przed zdarzeniem powodującym szkodę miał wiedzę o zażywaniu narkotyków przez pracownika i świadczenia pracy na rzecz pozwanego w stanie po ich zażyciu. Kolizja spowodowała wykołajenie dwóch lokomotyw oraz ośmiu wagonów pociągu. Nikt nie zginął z powodu zdarzenia, natomiast kilkadziesiąt osób zostało rannych. Marta Sala jako jedna z tych osób złożyła pozew zbiorowy w imieniu swoim oraz pozostałych poszkodowanych już w ciągu miesiąca od dnia kolizji.

<sup>11</sup> Ustawa z 17.12.2009 r. o dochodzeniu roszczeń w postępowaniu grupowym (Dz.U. 2010 Nr 7, poz. 44).

<sup>12</sup> Druk sejmowy nr 1829 z dnia 25.03.2009 r.

<sup>13</sup> Opis stanu faktycznego oraz prawnego zgodnie z uzasadnieniem do postanowienia Sądu Dystryktowego USA dla Wschodniego Dystryktu Pensylwanii z dnia 27.09.1989 r. Pozyskano z: [http://www.leagle.com/decision/1989801721FSupp80\\_1784/SALA%20v.%20NATIONAL%20R.R.%20PASSENGER%20CORP](http://www.leagle.com/decision/1989801721FSupp80_1784/SALA%20v.%20NATIONAL%20R.R.%20PASSENGER%20CORP) (dostęp: 30.03.2017).

Sąd uznał, że w omawianym przypadku postępowanie grupowe będzie efektywnym i wystarczającym sposobem rozwiązania sporu z punktu widzenia zarówno sądu, jak i obu stron, zwłaszcza że odmowa certyfikacji postępowania mogłaby doprowadzić do wszczęcia kilkudziesięciu spraw w wielu sądach w różnych stanach.

Powódka zarzucała pozwanemu niedbalstwo oraz winę umyślną. Pozwany uznał jedynie pierwszy z dwóch wskazanych stopni winy, odmawiając jednocześnie potwierdzenia istnienia podstawy do wypłaty odszkodowania retorsyjnego. Gromadzenie materiału dowodowego zajęło powódce około roku. W rezultacie powódka przedłożyła sądowi dowody pozwalające na uznanie, że pozwany wiedział o pozostawianiu pracownika pod wpływem narkotyków podczas pracy oraz że pracownik pozwanego prawdopodobnie pozostawał pod wpływem narkotyków w momencie nastąpienia kolizji. Szczególnie istotnymi dowodami okazały się zeznania pracowników pozwanego oraz z opinii biegłych. Powódka wskazała również szereg innych zaniedbań oraz świadomych działań pracowników pozwanego, które przyczyniały się do zawodności systemu antykolizyjnego pozwanego.

Ostatecznie sąd zatwierdził ugodę stron, w której pozwany zgodził się zapłacić grupie kwotę 1 750 000 \$.

Omawiany spór miał ogromne znaczenie dla tworzenia linii orzeczniczej oraz stosowania postępowania grupowego jako efektywnego sposobu dochodzenia roszczeń z dwóch względów.

Po pierwsze, mimo że poszkodowanych zostało aż kilkadziesiąt osób, większość z nich odniosła jedynie lekkie obrażenia w postaci siniaków, naciągnięć mięśni lub zeszywnienia kończyn. Dwudziestu jeden członków grupy skorzystało po kolizji z pomocy lekarskiej, a jedynie siedmiu z nich wymagało leczenia, którego koszty przekroczyły kwotę 1000 \$. Łączne koszty pomocy medycznej, zgodnie z uzasadnieniem postanowienia o zatwierdzeniu ugody, nie przekroczyłyby kwoty 50 000 \$. Kilkanaście osób w związku z wypadkiem nie mogło pracować przez okres od jednego do dziesięciu dni. Roszczenia poszczególnych poszkodowanych w postępowaniach indywidualnych nie byłyby więc znaczne. Domaganie się odszkodowania w tak małych kwotach nie uzasadniałoby też kosztownego i wymagającego wysiłku gromadzenia środków dowodowych, co w przypadku postępowania grupowego zostało dokonane w ciągu roku. W związku z tym uzyskanie odszkodowania retorsyjnego w opisanym stanie faktycznym w przypadku postępowania indywidualnego prawdopodobnie byłoby trudniejsze niż w przypadku postępowania grupowego.

Po drugie, od momentu wystąpienia szkody do dnia zatwierdzenia przez sąd treści ugody nie minęły nawet dwa lata, przy czym przez rok powódka zbierała materiał dowodowy. Potwierdza to tezę o możliwości sprawnego, efektywnego przeprowadzenia postępowania dowodowego, mimo jego pozornego skomplikowania, związanego z koniecznością przejścia przez fazy certyfikacji i notyfikacji, które teoretycznie powinny przedłużyć postępowanie.

### 3. Postępowanie grupowe przeciw *Delta Airlines* i *AirTran Airways* w sprawie opłaty za bagaż<sup>14</sup>

W grudniu 2008 r. dwie konkurujące ze sobą amerykańskie linie lotnicze – *Delta Airlines* oraz *AirTran Airways* – wprowadziły opłatę za pierwszy rejestrowany bagaż w wysokości 15 \$. Zdaniem niektórych pasażerów jednoczesne wprowadzenie opłaty za bagaż stanowiło rezultat

<sup>14</sup> Opis stanu faktycznego oraz prawnego zgodnie z zarządzeniem Sądu Dystryktowego USA dla Północnego Dystryktu Georgii z dnia 2 sierpnia 2010 r. w sprawie opłaty bagażowej *Delta* i *AirTran*, zarządzeniem Sądu Dystryktowego USA dla Północnego Dystryktu Georgii z dnia 3 lutego 2012 r. w sprawie opłaty bagażowej *Delta* i *AirTran* oraz zarządzeniem Sądu Dystryktowego USA dla Północnego Dystryktu Georgii z dnia 12 czerwca 2016 r. w sprawie opłaty bagażowej *Delta* i *AirTran*.

zmowy cenowej będącej naruszeniem przepisów antymonopolowych. Porozumienie dotyczące podniesienia cen miało chronić stabilność finansową obu linii lotniczych, zagrożoną gwałtownymi zmianami cen ropy.

W związku z działaniem obu linii lotniczych wszczęto wiele postępowań indywidualnych. W październiku 2009 r. zdecydowano o skierowaniu spraw do wspólnego rozwiązania do Sądu Dystryktowego USA dla Północnego Dystryktu Georgii, a 1 lutego 2010 r. został złożony pozew zbiorowy przeciw obu liniom jako pozwanym. Zarzucono im naruszenie przepisów ustawy Shermana<sup>15</sup>, zarówno przez obu pozwanych działających w porozumieniu, jak i przez każdego pozwanego z osobna.

Reprezentant grupy wskazał liczne argumenty za istnieniem zmowy cenowej pomiędzy pozwanymi, takie jak nagrania z telekonferencji oraz spotkania przedstawicieli obu pozwanych na oficjalnych uroczystościach. Pozwani złożyli wnioski o odrzucenie pozwu ze względu na niewystarczającą wiarygodność wskazanych dowodów na naruszenie ustawy Shermana. Jednak sąd nie przychylił się do ich stanowiska, powołując się na ustaloną linię orzeczniczą stanowiącą, że „zmowy są rzadko udokumentowane wyraźnym porozumieniem i muszą niemal zawsze zostać udowodnione poprzez konkluzje, które mogą być wprost wyciągnięte z zachowania domniemyanych uczestników zmowy”<sup>16</sup>.

W dalszym ciągu postępowania odkryto, że Delta Airlines utrudniała przeprowadzenie postępowania dowodowego poprzez niedostarczenie ok. 60 000 stron istotnych dla sprawy dokumentów<sup>17</sup>, co spowodowało nałożenie na pozwanego odpowiednich sankcji pieniężnych.

Certyfikacja omawianego postępowania jako postępowania grupowego nastąpiła dopiero 12 czerwca 2016 r. Sąd uznał, że członkami grupy są pasażerowie, którzy ponieśli co najmniej raz opłatę za pierwszy bagaż rejestrowany w wysokości 15 \$ w czasie od 5 grudnia 2008 r., kiedy zaczęto pobierać ww. opłatę, do 1 listopada 2014 r, kiedy następcą prawny AirTran Airways zaprzestał pobierania ww. opłaty. Pozwani podnosili zarzut braku podstawy dla utworzenia grupy poszkodowanych, gdyż pasażerowie latali różnymi lotami, na różnych trasach, z różnymi przewoźnikami oraz na podstawie biletów zakupionych w różnym czasie, a narzucenie opłaty za bagaż w różnym stopniu zmniejszyło inne koszty ponoszone przez pasażerów, np. ceny biletów. Sąd odrzucił ten argument, stwierdzając, że sama natura zmowy cenowej nie pozwala na przyjęcie, że ewentualne inne korzyści odniesione przez pasażerów są podstawą do zmniejszenia odszkodowania, jakie pozwany powinien zapłacić w związku z praktyką ograniczającą konkurencję<sup>18</sup>.

W rezultacie sąd uznał, że zostały spełnione przesłanki do rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu grupowym, gdyż możliwe było wystarczające zdefiniowanie grupy.

Przedmiotowe postępowanie wciąż się nie zakończyło. Nietrudno jednak zauważyć, że może ono być w przyszłości często wykorzystywane jako precedens w innych postępowaniach grupowych, zwłaszcza w przypadku wątpliwości co do możliwości szerokiego definiowania grupy. Niezależnie od końcowego wyniku postępowania sam fakt jego certyfikacji przyczynia się do zwiększenia

<sup>15</sup> *Sherman Antitrust Act*, 1890 r. Ustawa zakazuje określonych praktyk uznawanych za ograniczające konkurencję, w tym tworzenia trustów.

<sup>16</sup> Zarządzenie Sądu Dystryktowego USA dla Północnego Dystryktu Georgii z dnia 2 sierpnia 2010 r. w sprawie opłaty bagażowej *Delta i AirTran*. Pozyskano z: <https://sites.google.com/site/cpglitigation/20100802MTDOrder.pdf?attredirects=0&d=1> (dostęp: 30.03.2017).

<sup>17</sup> Zarządzenie Sądu Dystryktowego USA dla Północnego Dystryktu Georgii z dnia 3 lutego 2012 r. w sprawie opłaty bagażowej *Delta i AirTran*. Pozyskano z: <https://drive.google.com/file/d/0B9NLf4Q9ep8adER3VfVJLTFPYms/view> (dostęp: 30.03.2017).

<sup>18</sup> Zarządzenie Sądu Dystryktowego USA dla Północnego Dystryktu Georgii z dnia 12 czerwca 2016 r. w sprawie opłaty bagażowej *Delta i AirTran*. Pozyskano z: <https://drive.google.com/file/d/0B9NLf4Q9ep8aVURxc2VwNUphc0E/view> (dostęp: 30.03.2017).

ochrony pasażerów. Co więcej, postępowanie trwające od wielu lat m.in. z powodu ukrycia części materiału dowodowego przez pozwanego może zniechęcać innych pasażerów do korzystania z usług tych linii, na co zwracać uwagę muszą również inne podmioty rynku transportowego.

#### 4. Podsumowanie

Popularność instytucji postępowania grupowego w Stanach Zjednoczonych przyczynia się do składania pozwów zbiorowych w krótkim czasie po dokonaniu naruszenia przez przewoźnika. Standard *opt-out* wydaje się być korzystnym rozwiązaniem w przypadku drobnych naruszeń ze strony przewoźnika, zwłaszcza jeżeli w postępowaniu indywidualnym konsument nie miałby realnych szans na wywalczenie znacznie wyższej kwoty. Zaniedbania dokonane przez przedsiębiorcę oraz nieścisłości, które wychodzą na jaw podczas postępowania grupowego, z większym prawdopodobieństwem niż w przypadku postępowań indywidualnych mogą trafić do mediów, co skłania przewoźników do poszanowania praw swoich klientów. Korzystna dla pasażerów jest również szeroka definicja członka grupy w przypadku dokonania tego samego naruszenia praw konsumentów korzystających z usług jednego przewoźnika na różnych liniach i w różnym czasie.

### III. Przykłady sporów w Unii Europejskiej

#### 1. Uwagi wstępne

Mimo że w państwach członkowskich Unii Europejskiej postępowanie grupowe zostało wprowadzone dopiero niedawno i nie zdobyło jeszcze wśród konsumentów takiej popularności, jak w Stanach Zjednoczonych, zostały wniesione już pierwsze pozwy zbiorowe przeciwko przewoźnikom. W obu omówionych niżej przypadkach powodem jest organizacja konsumencka, a pozwanym przewoźnik kolejowy, jednak ze względu na odmienne przepisy dotyczące postępowania grupowego oraz inną kulturę prawną przebieg spraw jest bardzo różny.

#### 2. *Altroconsumo vs. Trenord*<sup>19</sup>

Mimo że postępowanie zbiorowe zostało wprowadzone do włoskiego porządku prawnego już w 2007 r. (D'Andria, Alongi, 2017), a od 1 stycznia 2010 r. może je wszcząć poszkodowany będący konsumentem, jak dotąd wciąż nie stanowi efektywnego sposobu dochodzenia roszczeń (Afferni, 2016, s. 82–83). Jednym z najbardziej rozpoznawalnych sporów i budzących wśród konsumentów silne emocje jest postępowanie zbiorowe wszczęte przez włoską organizację konsumencką *Altroconsumo* w imieniu pasażerów przeciwko przewoźnikowi kolejowemu *Trenord*.

W grudniu 2012 r. pozwany implementował nowy system zarządzania ruchem pociągów. Podczas prac nad wdrożeniem systemu nastąpiła awaria, w rezultacie której ruch pociągów został sparaliżowany. 1400 pociągów zostało odwołanych, pozostałe kursowały z kilkugodzinnymi opóźnieniami. System zarządzania ruchem został naprawiony dopiero po siedmiu dniach. Awaria uniemożliwiła korzystanie z komunikacji publicznej setkom tysięcy pasażerów, którzy zostali pozbawieni możliwości dojazdu do miejsca pracy lub nauki.

<sup>19</sup> Opis stanu faktycznego zgodnie z zarządzeniem Trybunału w Mediolanie z dnia 7 listopada 2013 r. nr 15684/13. Pozyskano z: [http://www.confindustria.it/wps/portal/IT/AreeTematiche/Diritto-d-impresa/News/Dettaglio-news-diritto/newsaltutti/c12573160032b9aa-724adb1a4ee4568cc1257c2100444687/class%20action.%20il%20tribunale%20di%20milano%20dichiara%20inammissibile%20unaltra%20azione%20di%20classe/ut/p/a0/04\\_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOJ9PT1MDD0NjLz83UxNDBxNgpwCfYzdlCydTPULsh0VASAh01o!/](http://www.confindustria.it/wps/portal/IT/AreeTematiche/Diritto-d-impresa/News/Dettaglio-news-diritto/newsaltutti/c12573160032b9aa-724adb1a4ee4568cc1257c2100444687/class%20action.%20il%20tribunale%20di%20milano%20dichiara%20inammissibile%20unaltra%20azione%20di%20classe/ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOJ9PT1MDD0NjLz83UxNDBxNgpwCfYzdlCydTPULsh0VASAh01o!/) (dostęp: 30.03.2017).

Działacze Altroconsumo zebrali ponad 6000 oświadczeń o chęci wstąpienia do grupy w przypadku wszczęcia postępowania grupowego, sporządzonych przez osoby posiadające bilety okresowe ważne w dniach wystąpienia awarii systemu. Pozew został złożony w lutym 2013 r.

Zarządzeniem z dnia 7 listopada 2013 r. sąd pierwszej instancji odmówił certyfikacji postępowania z powodu niespełnienia przesłanki jednakowej podstawy roszczeń członków grupy. Zdaniem sądu postępowanie grupowe jest odpowiednim sposobem dochodzenia roszczeń o charakterze seryjnym i podobnych do siebie. W innym przypadku przeprowadzenie postępowania grupowego nie będzie zgodne z zasadą ekonomiki procesowej i nie będzie mogło doprowadzić do wydania jednakowej decyzji w odniesieniu do grupy.

Powód zaskarżył przedmiotowe zarządzenie. 19 lutego 2014 r. sąd drugiej instancji zdecydował o rozpoznaniu sprawy w postępowaniu grupowym<sup>20</sup>. W uzasadnieniu zarządzenia wskazano, że w przedmiotowej sprawie została spełniona przesłanka jednakowej podstawy roszczeń członków grupy. Jednakowa była, zdaniem sądu drugiej instancji, nie tylko sama przyczyna powstania szkody w postaci dezorganizacji ruchu pociągów, lecz także nienależyte wykonanie umowy przez pozwaną w odniesieniu do każdego członka grupy.

Sprawa została ponownie rozpatrzona przez sąd pierwszej instancji. W 2016 roku po raz drugi odmówiono certyfikacji postępowania grupowego. Zdaniem sądu wysuwanie roszczeń z tytułu nienależytego wykonania umowy przewozu stało się bezpodstawne, gdyż pozwany przewoźnik zaproponował zwrot 25% wartości biletu miesięcznego dla każdego posiadacza biletu okresowego, o ile taki bilet był ważny w czasie zawieszenia ruchu pociągów.

Zgodnie z zapewnieniami powoda sprawa miała zostać jeszcze raz skierowana do sądu drugiej instancji. Kwoty zaproponowane przez pozwanego nie są w opinii powoda adekwatne do szkód wyrządzonych nienależytym wykonaniem umowy, związanych m.in. z niemożnością dostania się do miejsca pracy<sup>21</sup>, co ma stanowić podstawę apelacji.

### 3. Test-Aankoop vs. NMBS

Jedną z nowszych regulacji dotyczących postępowania grupowego jest procedura wprowadzona w Belgii w 2014 r. Mimo zalecenia przez Komisję Europejską stosowania przez państwa członkowskie zasady *opt-in*<sup>22</sup>, ustawa wprowadzająca tę instytucję do belgijskiego porządku prawnego<sup>23</sup> jako standard przyjmuje zapożyczoną z tradycji amerykańskiej zasadę *opt-out*, pozostawiając jednocześnie możliwość stosowania zasady *opt-in* m.in. w stosunku do cudzoziemców. Pierwsza sprawa rozpatrywana na gruncie tej ustawy dotyczyła sporu konsumentów z państwowym przewoźnikiem kolejowym NMBS (Boularbah i Van der Bossche, 2017).

Organizacja konsumencka Test-Aankoop w imieniu pasażerów poinformowała NMBS o szkodach wyrządzonych w związku ze strajkami zorganizowanymi przez związki zawodowe, które spowodowały liczne opóźnienia pociągów. Strajki były przeprowadzane w ciągu ośmiu dni.

<sup>20</sup> Zarządzenie Sądu Apelacyjnego w Mediolanie nr 3960/2013 z dnia 19.02.2014 r. Pozyskano z: [www.google.pl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwjIqT8wYHTAhWHjwKHUA\\_D-EQFggeMAE&url=https%3A%2F%2Fwww.altroconsumo.it%2Forganizzazione%2F-%2Fip-secure/download%2FResource%2Fd4c681ea-a93c-4a39-84ea-672d3f99cee5&usq=AFQjCNG6cJvPmOo-2E99zAcvJbCvJ-00Q&sig2=x\\_K3aqe\\_uvcUeAluoJr4w&bvm=bv.151426398,d.bGg](http://www.google.pl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwjIqT8wYHTAhWHjwKHUA_D-EQFggeMAE&url=https%3A%2F%2Fwww.altroconsumo.it%2Forganizzazione%2F-%2Fip-secure/download%2FResource%2Fd4c681ea-a93c-4a39-84ea-672d3f99cee5&usq=AFQjCNG6cJvPmOo-2E99zAcvJbCvJ-00Q&sig2=x_K3aqe_uvcUeAluoJr4w&bvm=bv.151426398,d.bGg) (dostęp: 30.03.2017).

<sup>21</sup> Komunikat Altroconsumo z dnia 29.01.2016 r., [www.altroconsumo.it/vita-privata-famiglia/viaggi-tempo-libero/news/caos-trenord](http://www.altroconsumo.it/vita-privata-famiglia/viaggi-tempo-libero/news/caos-trenord) (dostęp: 23.02.2017).

<sup>22</sup> Zalecenie Komisji (UE) nr 396/2013 z 11.06.2013 r. w sprawie wspólnych zasad dotyczących mechanizmów zbiorowego dochodzenia roszczeń o zaprzestanie bezprawnych praktyk oraz roszczeń odszkodowawczych w państwach członkowskich, dotyczących naruszeń praw przyznanych na mocy prawa Unii (Dz. Urz. UE 2013 L 201/60), rozdział V.

<sup>23</sup> Ustawa z 28.03.2014 r. wprowadzająca postępowanie w sprawie dochodzenia roszczeń zbiorowych.



Test-Aankoop domagała się również przedstawienia propozycji ugody w ciągu 30 dni. Po upływie tego terminu złożyła do sądu wnioski o wszczęcie postępowania zbiorowego. Reprezentant grupy domagał się nie tylko przyznania odszkodowania na rzecz poszkodowanych, lecz także uproszczenia procedury zwrotu kosztów za opóźnienia pociągów oraz zwiększenia roli rzecznika pasażerów (Voet, 2016).

Oświadczenie o przystąpieniu do grupy złożyło ponad 44 000 poszkodowanych. Podczas trwającego postępowania NMBS udostępniła nowe formularze służące do dogodnego dochodzenia odszkodowania za opóźnienia pociągów. Nie oznacza to jednak, że pozwany spodziewa się przegrania sporu. Warto zauważyć, że prawa konsumentów nie powinny ograniczać prawa do strajku pracowników przedsiębiorcy (Voet, 2016a).

#### 4. Podsumowanie

Nietrudno zauważyć na przykładzie sprawy *Altroconsumo vs. Trenord*, że mimo istnienia instytucji postępowania grupowego we włoskim prawie cywilnym od kilku lat, sądownictwo nie stworzyło jeszcze ustalonej linii orzeczniczej, która pozwoliłaby m.in. na jednolitą interpretację przesłanek uznania konkretnego sporu za taki, który można rozpoznać w drodze postępowania grupowego. Wydaje się, że przepisy dotyczące omawianej instytucji są nieoczywiste dla członków palestry. Nie może więc dziwić fakt, że w stosunkowo małej ilości spraw sąd decyduje o certyfikacji postępowania, a także niezadowolający jest wolumen sporów, w których grupa w ogóle zdecydowała się na dochodzenie swoich roszczeń z zastosowaniem tej procedury (Afferni, 2016). Profesjonalni pełnomocnicy chętniej zatem nadal proponują klientom postępowania indywidualne, przez co konsumenci nie korzystają z zalet postępowania grupowego.

Belgijska procedura dotycząca omawianej instytucji w mniejszym stopniu niż analogiczne regulacje wprowadzone w innych krajach europejskich pozostaje zgodna z zaleceniem Komisji Europejskiej z 2013 r., która wyraźnie faworyzuje standard *opt-in*. Wydaje się jednak, że prawodawca belgijski skorzystał z doświadczeń państw, w których postępowanie grupowe pojawiło się wcześniej. System belgijski pozwala zdecydować sędziemu, który standard (*opt-in* czy *opt-out*) będzie lepiej odpowiadał potrzebom poszkodowanych. Nie ulega wątpliwości, że możliwość dochodzenia drobnych roszczeń, z której pasażerowi nie opłacałoby się korzystać poprzez złożenie indywidualnego pozwu, w standardzie *opt-out* oraz typowych dla sporów z przewoźnikami licznych grup poszkodowanych konsumentów może zmienić jakość usług oferowanych przez przedsiębiorcę.

Tak jak pokazuje to sprawa *Test-Achat vs. NMBS*, sama możliwość wszczęcia postępowania grupowego może prowadzić do poprawy sytuacji konsumentów, a w tym przypadku – zwiększenia możliwości dochodzenia swoich praw przez pasażerów. Jednocześnie warto zauważyć, że władza wykonawcza w Belgii w 2016 r. podjęła działania w celu ewaluacji funkcjonowania omawianej instytucji (Boularbah i Van der Bossche, 2017), co może prowadzić do wdrożenia lepszych rozwiązań w tym zakresie.

## IV. Dochodzenie roszczeń przez pasażerów w Polsce

Wbrew doniesieniom prasowym<sup>24</sup> żaden polski sąd nie wydał do początku 2017 r. wyroku w postępowaniu grupowym w sporze konsumentów przeciwko przewoźnikowi.

Warto zauważyć, że w przypadku opóźnień lub odwołań zarówno samolotów, jak i pociągów dalekobieżnych pasażerowie mogą zażądać od przewoźnika odszkodowania na podstawie odpowiednich przepisów prawa<sup>25</sup>, a w przypadku sporu z przewoźnikiem zwrócić się o pomoc do właściwego organu (prezesa ULC albo prezesa UTK).

Przepisy określające wysokość odszkodowania za opóźnienia i odwołania środków transportu nie wyłączają możliwości dochodzenia roszczeń na zasadach ogólnych. W takiej sytuacji trudno jednak o zebranie odpowiednio licznej grupy oraz o wykazanie spełnienia przesłanki zaistnienia takiej samej lub tej samej podstawy faktycznej.

Nie bez znaczenia jest fakt, że osoby o niskim stopniu znajomości prawa korzystają z usług tzw. kancelarii odszkodowawczych, które prowadzą postępowania w szczególności w zakresie opóźnień i odwołań lotów. Mimo że takie postępowanie najczęściej dotyczy grupy min. dziesięciu osób, nie jest to postępowanie grupowe. Powodowie występują na zasadzie współuczestnictwa w sporze w trybie art. 72 k.p.c. i są reprezentowani zazwyczaj przez jednego pełnomocnika.

Mając na uwadze obecne prace ustawodawcze<sup>26</sup> nad zmianą ustawy o dochodzeniu roszczeń w postępowaniu grupowym<sup>27</sup>, można mieć nadzieję na uproszczenie obecnie obowiązującej procedury dotyczącej tej instytucji w Polsce, co powinno zachęcić konsumentów do dochodzenia roszczeń za jej pomocą.

## V. Wnioski

Analiza przedstawionych przykładów postępowania grupowego w sprawach pasażerów w Unii Europejskiej na tle wskazanych wcześniej sporów mających miejsce w Stanach Zjednoczonych pozwala zauważyć, że ogromną rolę w szybkim i efektywnym dochodzeniu roszczeń w postępowaniu grupowym odgrywa nie tylko treść przepisów dotyczących procedury, lecz także ustalona linia orzecznicza oraz kultura prawna państwa. Omówione wyżej przepisy regulujące przedmiotową instytucję w Stanach Zjednoczonych pozostają niezmiennie od kilkudziesięciu lat. Dochodzenie roszczeń w postępowaniu grupowym wpisało się na stałe do amerykańskiej kultury prawnej i doskonale uzupełnia się z silnie rozwiniętą ochroną konsumenta.

Państwa europejskie wprowadziły omawianą instytucję do swoich porządków prawnych stosunkowo niedawno, a osoby zasiadające w składach orzekających mogły nie mieć wcześniejszego praktycznego doświadczenia w prowadzeniu postępowania grupowego. Brak ustalonej linii orzeczniczej w tym zakresie może zwiększać ryzyko pojawienia się rozbieżności interpretacyjnych, co miało miejsce w sprawie *Altroconsumo vs. Trenord*. Na popularność tego rodzaju postępowania

<sup>24</sup> Np. artykuł dotyczący postępowania w sprawie opóźnionego lotu: <http://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/808240.pozew-zbiorowy-za-opoznienia-dreamlinera-pasazerowie-wygrywaja-w-sadzie.html>.

<sup>25</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 261/2004 z 11.02.2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91; Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

<sup>26</sup> Rządowy projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia dochodzenia wierzytelności, druk nr 1185.

<sup>27</sup> Ustawa z 17.12.2009 r. o dochodzeniu roszczeń w postępowaniu grupowym (Dz.U. 2010 Nr 7, poz. 44).

wpływ może mieć współpraca poszczególnych państw w zakresie ujednolicania przepisów prawa oraz wprowadzenie kolejnych regulacji na poziomie unijnym.

Ze względu na kwestie organizacyjne oraz finansowe za korzystne należy uznać rozwiązanie, w którym reprezentantem grupy jest organizacja konsumencka. Ze sporą dozą prawdopodobieństwa można założyć, że przeciętny konsument będący członkiem ewentualnej grupy nie będzie chciał ponosić ogromnej odpowiedzialności, jaka wiąże się z rolą powoda (reprezentanta grupy).

Możliwa w Polsce reprezentacja grupy przez miejskiego albo powiatowego rzecznika konsumenta nie gwarantuje wszystkich korzyści, jakie daje reprezentacja przez organizację konsumencką. W szczególności należy zauważyć, że rozbudowana organizacja konsumencka z zasady dysponuje rozbudowanym aparatem organizacyjnym, pozwalającym na szybkie dotarcie do znacznej liczby poszkodowanych. Jest to tym bardziej istotne w przypadku standardu *opt-in*, w którym brak informacji o toczącym się postępowaniu w odpowiednim czasie uniemożliwia poszkodowanemu skorzystanie z łatwiejszego sposobu dochodzenia roszczenia.

Spory pasażerów z przewoźnikiem bardzo często spełniają przesłanki wszczęcia postępowania grupowego. Naruszenia dokonywane przez przewoźników zazwyczaj dotyczą w równym stopniu wszystkich pasażerów korzystających z określonego pojazdu lub konkretnej oferty albo promocji, co zwiększa możliwość zebrania odpowiednio liczebnej grupy w celu wszczęcia postępowania grupowego i skorzystania z jego głównych zalet: zmniejszenia poziomu zaangażowania poszczególnych członków grupy w dokonywanie każdej czynności procesowej oraz zminimalizowania kosztów postępowania. Jednocześnie ryzyko wszczęcia postępowania grupowego, które ze swojej natury ma większą szansę odbić się szerokim echem dzięki udziałowi mediów tradycyjnych i społecznościowych niż postępowanie indywidualne, może powstrzymać niejednego przewoźnika przed stosowaniem nieuczciwych praktyk rynkowych oraz spowodować stosowanie obowiązującego prawa z większą starannością.

## Bibliografia

- Afferni, G. (2016). Opt-In Class Actions in Italy: Why are they Failing? *Journal of European Tort Law*, 7.
- Altroconsumo. (2016). *La nostra battaglia continua*. Pozyskano z: <https://www.altroconsumo.it/vita-privata-famiglia/viaggi-tempo-libero/news/caos-trenord> (23.02.2017).
- Boularbah, H. i Van der Bossche, M. (2017). *Class/collective actions in Belgium: overview*. Pozyskano z: <http://uk.practicallaw.com/2-618-0367?q=belgium+class+action#a81993> (23.02.2017).
- D'Andria, G. i Alongi, F. (2017). *Class/collective actions in Italy: overview*. Pozyskano z: <http://uk.practicallaw.com/2-617-5865?q=italy+class+action> (23.02.2017).
- KPRM. (2017). Druk nr 1185. *Rządowy projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia dochodzenia wierzytelności*. Pozyskano z: <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=1185> (23.02.2017).
- Pogonowski, P. (2009). *Postępowanie grupowe. Ochrona prawna wielu podmiotów w postępowaniu cywilnym*. Pozyskano z: <https://sip.lex.pl/#/monografia/369209371/59> (29.03.2017).
- Pytlos, C. (2014). Pozew zbiorowy za opóźnienia dreamlinera: Pasażerowie wygrywają w sądzie. *Gazeta Prawna*, 7 lipca.
- Sieradzka, M. (2015). *Dochodzenie roszczeń w postępowaniu grupowym. Komentarz* (wyd. II). Pozyskano z: <https://sip.lex.pl/#/komentarz/587676880/474320> (29.03.2017).

Verlinden, J. i Van Mulders, P. (2015). Belgium. W: A. Brown, I. Dodds-Smith (red.), *The International Comparative Legal Guide to: Class & Group Actions 2016*. London: Global Legal Group. Pozyskano z: <https://www.iclg.co.uk/practice-areas/class-and-group-actions/class-and-group-actions-2017/belgium> (23.02.2017).

Voet, S. (2016). *Class actions development in Belgium*. Pozyskano z: <http://globalclassactions.stanford.edu/sites/default/files/documents/BELGIUM.pdf> (23.02.2017)

Voet, S. (2016a). Resolving Mass Disputes. Belgian Report. Pozyskano z: <https://www.law.ox.ac.uk/sites/files/oxlaw/belgium.docx> (23.02.2017)