

Aleksandra Gawrysiak-Zabłocka

Odpowiedzialność wobec pasażera za przedwczesny odjazd środka transportu publicznego

*Liability to the passenger for early departure of means
of public transport*

Abstract

The inspiration for this article came from the Court of Justice of the European Union judgment in case C-146/20 Azurair et al. Punctuality is extremely important in public transport. Problems arise not only when buses or trains are delayed, but also when they leave too early. Among the regulations aimed at ensuring punctuality is – in addition to European Union regulations – also Article 62(1) of the Polish Transport Law. This study aims at discussing prerequisites for liability to a passenger for the early departure of means of public transport. Amongst other things, the following questions are taken into consideration: with whom does the passenger conclude the contract and from whom can he claim compensation? can compensation be claimed by a person legally entitled to free travel (100% discount)? can compensation be claimed by a passenger who was in time for departure (albeit early)? The conclusion of this analysis is that, although compensation under Article 62(1) of the Polish Transport Law is rarely claimed in practice, it is a necessary provision. It guarantees those few passengers who have suffered damage as a result of the early departure of the means of transport (and are able to prove this damage) the right to full compensation.

Keywords: *transport contract, early departure, passenger rights, compensation, collective public transport*

Dr Aleksandra Gawrysiak-Zabłocka, Katedra Prawa Gospodarczego i Gospodarki Cyfrowej,
Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie, Polska, ORCID: 0000-0001-8956-3739,
e-mail: a.gawrysiak.zablocka@uksw.edu.pl

Data zgłoszenia tekstu przez autora: 3.10.2022 r.; data zaakceptowania do publikacji: 7.10.2022 r.

Streszczenie

Inspiracją do napisania tego artykułu był wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-146/20 Azurair i in. Punktualność jest niezwykle ważna w publicznym transporcie zbiorowym. Problemy pojawiają się nie tylko, gdy autobusy czy pociągi opóźniają się, ale także gdy odjeżdżają za wcześnie. Wśród regulacji mających na celu zapewnienie punktualności jest – obok regulacji Unii Europejskiej – także art. 62 ust. 1 polskiego Prawa przewozowego. Przedmiotem niniejszego opracowania są przesłanki odpowiedzialności wobec pasażera za przedwczesny odjazd środka transportu publicznego. Rozważania dotyczą m.in. następujących kwestii: z kim pasażer zawiera umowę i od kogo może domagać się odszkodowania? czy odszkodowania może domagać się osoba uprawniona ustawowo do bezpłatnych przejazdów (100% ulgi)? czy odszkodowania może domagać się pasażer, który zdążył na odjazd (choć był on przedwczesny)? Na podstawie przeprowadzonej analizy wysnuto wnioski, że choć w praktyce rzadko dochodzone jest odszkodowanie na podstawie art. 62 ust. 1 pr. przew., to – wbrew przeciwnemu pogładowi przedstawionemu w doktrynie – jest to przepis potrzebny. Gwarantuje on tym nielicznym pasażerom, którzy ponieśli szkodę w wyniku przedwczesnego odjazdu środka transportowego (i są w stanie tę szkodę wykazać), prawo do pełnego odszkodowania.

Słowa kluczowe: umowa przewozu, przedwczesny odjazd, prawa pasażera, odszkodowanie, publiczny transport zbiorowy

1. Wprowadzenie

Punktualność stanowi ważny element oceny transportu zbiorowego przez pasażerów. Postrzegana jako zadowalająca świadczy o wiarygodności i niezawodności systemu, a tym samym sprzyja wzrostowi liczby podróży odbywanych transportem zbiorowym. Natomiast permanentne niedotrzymywanie punktualności na poziomie satysfakcjonującym ogół pasażerów prowadzi zazwyczaj do spadku liczby przejazdów odbywanych transportem zbiorowym¹. W związku z tym niezwykle istotną rolę odgrywają dobrze skonstruowane, czytelne i łatwo dostępne rozkłady jazdy oraz to, aby środki transportowe (w szczególności autobusy, pociągi, samoloty czy statki) kursowały według tych rozkładów, tzn. aby nie były odwoływane, nie były opóźnione oraz nie odjeżdżały przedwcześnie.

Regulacje dotyczące umowy przewozu osób² w Polsce to potężny zbiór przepisów krajowych, unijnych oraz umów międzynarodowych (ratyfikowanych przez Polskę lub wiążących Unię Europejską³). Do najważniejszych dla niniejszego opracowania należą polskie ustawy: Prawo przewozowe, Kodeks cywilny, ustawa o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzenia unijne: rozporządzenie (WE) 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady 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) 295/91⁴, rozporządzenie (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym⁵ zastąpione przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z 29.04.2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym⁶, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) 2006/2004⁷ oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 181/2011 z 16.02.2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym

¹ K. Bauer, *Badania tolerancji dla odjazdów punktualnych w miejskiej komunikacji zbiorowej na przykładzie Kielc, „Transport Miejski i Regionalny”* 2015/2, s. 33, https://www.researchgate.net/publication/303646578_Badania_tolerancji_dla_odjazdow_punktualnych_w_miejskiej_komunikacji_zbiorowej_na_przykladzie_Kielc (dostęp: 3.02.2023 r.).

² Terminologia jest w tym zakresie różna w przypadku różnych aktów normatywnych. Dla przykładu Kodeks cywilny (ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny [tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r. poz. 1360 ze zm.] – dalej k.c.) i Prawo przewozowe (ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe [tekst jedn.: Dz.U. z 2020 r. poz. 8] – dalej pr. przew.) posługują się określeniem „przewóz osób”, ale jednocześnie też terminem „podróżny”. Rozporządzenia unijne używają zwrotu „pasażer”. Zwrot ten pojawia się także w art. 16 ust. 2 i 3 pr. przew. Określeniami „pasażer” i „przewóz pasażerski” posługuje się też ustawa z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r. poz. 1343 ze zm.) – dalej u.p.t.z. W tekście używam zwrotu „pasażer” (a nie „podróżny”), gdyż wydaje mi się on bardziej adekwatny i neutralny, nie rodzi konotacji jedynie z przewozem na dłuższych dystansach.

³ Dalej UE.

⁴ Dz.Urz. UE L 46 z 17.2.2004 r., s. 1 – dalej rozporządzenie lotnicze.

⁵ Dz.Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., s. 14 – dalej stare rozporządzenie kolejowe.

⁶ Dz.Urz. UE L 172 z 17.05.2021 r., s. 1 – dalej nowe rozporządzenie kolejowe. Stosuje się je od 7.06.2023 r.

⁷ Dz.Urz. UE L 334 z 17.12.2010 r., s. 1 – dalej rozporządzenie statkowe.

i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) 2006/2004⁸. Zaznaczyć trzeba, że często do jednego stosunku prawnego zastosowanie znajdują przepisy prawa zawarte w różnych aktach prawnych, pochodzących z różnych okresów i od różnych prawodawców⁹. Z całą mocą ujawnia się zatem w tym przypadku zjawisko określane mianem multicytryczności regulacji prawnej¹⁰.

Wśród regulacji dotyczących przewozu pasażerów są przepisy dotyczące rozkładów jazdy i ewentualnych konsekwencji niedotrzymania przez przewoźnika terminów w nich określonych. Konsekwencje te mogą mieć rozmaity charakter. Po pierwsze, może to być odpowiedzialność o charakterze administracyjnym podmiotu wykonującego przewóz¹¹. Po drugie, rażące niedotrzymywanie terminów wskazanych w rozkładzie jazdy może skutkować cofnięciem potwierdzenia zgłoszenia przewozu w przypadku przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej¹² albo być przesłanką naliczania kar umownych czy nawet rozwiązania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego¹³ z operatorem¹⁴, albo spowodować uchylenie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego¹⁵. Po trzecie wreszcie, niedotrzymanie terminów określonych w rozkładzie jazdy może skutkować odpowiedzialnością względem pasażerów.

O ile regulacje dotyczące praw pasażerów w przypadku odwołania czy opóźnienia kursu są dość rozbudowane¹⁶, o tyle kwestia odpowiedzialności wobec pasażera za przedwczesny odjazd środka transportowego jest uregulowana dużo skromniej.

⁸ Dz.Urz. UE L 55 z 28.02.2011 r., s. 1 – dalej rozporządzenie autobusowe.

⁹ Por. D. Ambrożuk, *Wielowarstwowość regulacji prawnej; uwagi na tle unormowania umowy przewozu w prawie krajowym*, [w:] *O pojmowaniu prawa i prawnoznawstwa. Profesorowi Stanisławowi Czepicie in memoriam*, red. E. Cała-Wacinkiewicz, Z. Kuniewicz, B. Kanarek, Warszawa 2021, s. 211.

¹⁰ D. Ambrożuk, *Wielowarstwowość...*, [w:] *O pojmowaniu...* Ogólnie co do multicytryczności regulacji prawnej zob. E. Łętowska, *Multicytryczność współczesnego systemu prawa i jej konsekwencje*, „Państwo i Prawo” 2005/4, s. 3–10.

¹¹ Por. np. art. 92a ust. 1 ustawy z 6.09.2001 r. o transporcie drogowym (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r. poz. 2201 ze zm.; dalej u.t.d.) w związku z załącznikiem nr 3 do tej ustawy. Co do sankcji administracyjnych za przedwczesny odjazd autobusu por. np. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 10.04.2019 r., II GSK 2288/17, LEX nr 2655414.

¹² Por. art. 35 ust. 4 pkt 2 u.p.t.z.

¹³ Chodzi tu o właściwą jednostkę samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu, zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Por. art. 4 ust. 1 pkt 9 u.p.t.z.

¹⁴ W myśl art. art. 4 ust. 1 pkt 8 u.p.t.z. operatorem jest „samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie”.

¹⁵ Por. art. 29c ust. 12 ustawy z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn.: Dz.U. z 2023 r. poz. 602) – dalej u.t.k.

¹⁶ Por. art. 62 ust. 2 pr. przew. (z uwzględnieniem wyroku Trybunału Konstytucyjnego [dalej TK] z 2.12.2008 r., K 37/07, Dz.U. z 2008 r. Nr 219, poz. 1408) oraz postanowienia rozporządzeń unijnych, przede wszystkim art. 5–15 rozporządzenia lotniczego, art. 17–20 nowego rozporządzenia kolejowego, art. 19–23 rozporządzenia autobusowego, art. 16–21 rozporządzenia statkowego. Warto jednocześnie zauważyć,

W rozporządzeniach unijnych nie ma przepisów, które stanowiłyby wyraźnie o prawach pasażera w takiej sytuacji. Jednak – z racji, że rozporządzenia te mają na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów¹⁷ – brak wyraźnej regulacji w tych rozporządzeniach nie oznacza, że zamiarem unijnego prawodawcy było, aby pasażerom nie przysługiwały – choćby na mocy prawa krajowego – żadne prawa. Co ciekawe, ostatnio w wyroku dotyczącym Azurair¹⁸ interpretującym postanowienia rozporządzenia lotniczego TSUE stwierdził, że jeśli przewoźnik przyspiesza lot o ponad godzinę, lot taki należy uznać za odwołany, a co za tym idzie, pasażerowi – za niedogodności spowodowane takim przyspieszeniem – należy się odszkodowanie w wysokości określonej w art. 7 tego rozporządzenia. Jednocześnie TSUE uznał, że przewoźnicy lotniczy są zwolnieni z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania, jeżeli informują ich o przyspieszeniu lotu na warunkach przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c tiret i-iii tego rozporządzenia¹⁹. Wyrok TSUE w sprawie Azurair jest niezwykle ciekawy, gdyż – podobnie jak dotyczący opóźnień lotów wyrok TSUE w sprawie Sturgeon²⁰ – twórczo interpretuje rozporządzenie lotnicze, przyznając pasażerom prawo do zryczałtowanego odszkodowania. Jeśli chodzi o skutki orzeczenia w sprawie Sturgeon, to nie było konieczności dokonywania analogicznie szerokiej wykładni przepisów pozostałych rozporządzeń unijnych (tj. kolejowego, autobusowego i statkowego) w celu przyznania odszkodowania pasażerom za opóźnienie w podróży koleją, autobusem czy statkiem, bowiem odpowiednie rozporządzenia UE zawierają już wyraźne regulacje w tym względzie. Wyrok w sprawie Azurair może mieć natomiast szersze konsekwencje, gdyż rozporządzenia (stare i nowe) kolejowe, rozporządzenie autobusowe i rozporządzenie statkowe nie zawierają żadnych wyraźnych przepisów dotyczących odpowiedzialności przewoźnika za przedwczesny odjazd. Pojawia się zatem pytanie (na które z pewnością TSUE będzie musiał odpowiedzieć), czy również w przypadku tych środków transportu pasażerom

że w przypadku rozporządzenia lotniczego dla uprawnień pasażerów w przypadku lotu opóźnionego istotne znaczenie miał wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej TSUE) z 19.11.2009 r., C-402/07, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon i Alana Sturgeon przeciwko Condor Flugdienst GmbH, i C-432/07, Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz przeciwko Air France SA (ZOTSiS 2009/11, poz. I-10923). Co ciekawe, prawo do odszkodowania za opóźnienie nie zawsze było oczywiste. Obowiązujący do wejścia w życie Prawa przewozowego art. 89 dekretu z 24.12.1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz.U. z 1953 r. Nr 4, poz. 7) stanowił, że spóźniony odjazd lub przyjazd pociągu, a także odwołanie pociągu lub wyłączenie z pociągu wagonu nie dawały podróżnym prawa żądania odszkodowania od kolei.

¹⁷ Por. art. 22 rozporządzenia autobusowego czy art. 12 rozporządzenia lotniczego.

¹⁸ Wyrok TSUE z 21.12.2021 r., C-146/20, C-188/20, C-196/20 i C-270/20, AD i in. przeciwko Corendon, Azurair i in. (Dz.Urz. UE C 84 z 2022 r., s. 9).

¹⁹ Dotyczy to następujących sytuacji: co najmniej 2 tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub w okresie od 2 tygodni do 7 dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano pasażerom zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej 2 godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej 4 godziny po planowym czasie przylotu; lub w okresie krótszym niż 7 dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano pasażerom zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej 2 godziny po planowym czasie przylotu.

²⁰ Wyrok TSUE z 19.11.2009 r., C-402/07, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon i Alana Sturgeon przeciwko Condor Flugdienst GmbH, i C-432/07, Stefan Böck i Cornelia Lepuschitz przeciwko Air France SA (ZOTSiS 2009/11, poz. I-10923).

przysługuje odszkodowanie w sytuacji przedwczesnego odjazdu, a jeśli tak, to jak bardzo przedwczesny musi być to odjazd (czy podobnie jak w przypadku lotu – więcej niż godzina przed planowanym terminem odjazdu).

Zanim jednak TSUE wyjaśni, jak należy interpretować pozostałe rozporządzenia unijne w kontekście przedwczesnego odjazdu środka transportowego, warto przyrzeć się polskiej regulacji dotyczącej tego problemu, a mianowicie art. 62 ust. 1 pr. przew. Przepis ten stanowi, że przewoźnik odpowiada za szkodę, jaką podróżny poniósł wskutek przedwczesnego odjazdu środka transportowego. Artykuł 62 ust. 1 pr. przew. – jak i pozostałe regulacje tej ustawy, w myśl art. 1 ust. 1 – ma zastosowanie do przewozu osób odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego²¹. Artykuł 62 ust. 1 pr. przew. odnosi się przede wszystkim do tych przewozów, które nie są objęte zakresem rozporządzeń unijnych, tzn. albo są dokonywane innym środkiem transportu niż te regulowane rozporządzeniami unijnymi, albo z założenia pozostawionych poza zakresem rozporządzeń unijnych (np. przewóz pasażerów autobusem na dystansie poniżej 250 km²² czy przewóz statkami śródlądowymi dopuszczonymi do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów²³), albo takich, co do których rozporządzenia dopuszczają, aby państwa członkowskie wprowadziły wyłączenia (czasowe lub stałe) – i Polska z takiej możliwości skorzystała²⁴. Poza tym, nawet jeśli jakieś

²¹ Szerzej na temat stron umowy, odpłatności umowy i stosowania art. 62 ust. 1 pr. przew. do umów nieodpłatnych oraz zawarcia umowy zob. poniżej.

²² Rozporządzenie autobusowe stanowi w art. 2, że ma ono „zastosowanie do pasażerów podróżujących w ramach usług regularnych dla nieokreślonych kategorii pasażerów, w przypadku gdy miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu lub w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego oraz w przypadku gdy zaplanowana długość trasy, na jakiej świadczona jest usługa, wynosi co najmniej 250 km”, przy czym jednak niektóre przepisy rozporządzenia (art. 4 ust. 2, art. 9, art. 10 ust. 1, art. 16 ust. 1 lit. b, art. 16 ust. 2, art. 17 ust. 1 i 2 oraz art. 24–28) stosuje się do usług, gdy zaplanowana długość trasy, na jakiej świadczona jest usługa, jest krótsza niż 250 km. Odległość 250 km odnosi się do całego kursu (od przystanku początkowego do przystanku końcowego), a nie do dystansu, na jakim przewożeni są poszczególni pasażerowie. Por. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0415&qid=1645111249444> (dostęp: 3.10.2022 r.).

²³ Por. art. 2 ust. 2 rozporządzenia statkowego.

²⁴ Dla przykładu Polska skorzystała z upoważnienia zawartego w art. 2 ust. 5 starego rozporządzenia kolejowego – u.t.k. stanowi w art. 3a, że przepisów rozporządzenia (WE) 1371/2007 (z wyjątkiem przepisów art. 4, art. 5, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29 tego rozporządzenia) nie stosuje się do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób. Oznacza to, że do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób nie znajdują zastosowania przepisy rozporządzenia kolejowego w zakresie: informacji dotyczących podróży oraz systemów rezerwacji, zaliczek, kwestionowania odpowiedzialności, odpowiedzialności za opóźnienie, utratę połączeń i odwołanie pociągu, odszkodowań, pomocy, odszkodowań za sprzęt osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub inny specjalistyczny sprzęt, współpracy między organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów. Por. A.K. Modrzejewski, [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. P. Wajda, M. Wierzbowski, Warszawa 2014, LEX/el., komentarz do art. 3(a) (dostęp: 3.02.2023 r.). Tymczasem nowe rozporządzenie kolejowe stanowi w art. 2 ust. 3 *in fine*, że zwolnienia przyznane zgodnie z art. 2 ust. 5 rozporządzenia (WE) 1371/2007 przed 6.06.2021 r. pozostają ważne jedynie do 7.06.2023 r. Jednocześnie jednak art. 2 ust. 6 nowego rozporządzenia kolejowego umożliwia państwom członkowskim zwolnienie od stosowania tego rozporządzenia (z wyjątkiem określonych przepisów) do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich oraz międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich, których istotną część – obejmująca co najmniej jeden planowy przystanek – wykonywana jest poza UE.

umowy przewozu pasażerów podlegają rozporządzeniom unijnym²⁵, w przypadku braku regulacji w nich odpowiedzialności przewoźnika za przedwczesny odjazd środka transportowego lub gdy – wyinterpretowana twórczo przez TSUE – odpowiedzialność z tego tytułu okazałaby się mniej korzystna dla pasażera, niż wynika z art. 62 ust. 1 pr. przew., pasażer ma możliwość powołania się na prawa przyznane mu przez polską ustawę, gdyż rozporządzenia unijne wyraźnie stanowią o tym, że przewidziana nimi ochrona pasażera ma charakter minimalny²⁶.

Dalsza część pracy zostanie zatem poświęcona szczegółowej analizie przesłanek odpowiedzialności przewoźnika wynikającej z art. 62 ust. 1 pr. przew. Odpowiedzialność ta – z uwagi na brak innych postanowień prawa przewozowego – na podstawie art. 90 tej ustawy ukształtowana jest zgodnie z ogólnymi regułami wynikającymi z Kodeksu cywilnego²⁷. Kolejno zatem zostaną przedstawione następujące elementy: (i) istnienie umowy przewozu; (ii) niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania przez przewoźnika z uwagi na przedwczesny odjazd środka transportowego; (iii) zasada odpowiedzialności; (iv) szkoda po stronie pasażera, powstała w wyniku przedwczesnego odjazdu; (v) adekwatny związek przyczynowy pomiędzy szkodą a przedwczesnym odjazdem środka transportowego.

Opracowanie poświęcone jest odpowiedzialności wobec pasażera za przedwczesny odjazd w publicznym transporcie zbiorowym, przez który należy rozumieć powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej²⁸. Poza zakresem opracowania pozostaje zatem odpowiedzialność w przypadku przewozu regularnego specjalnego (czyli niepublicznego przewozu regularnego określonej grupy osób; z wyłączeniem innych osób²⁹) czy przewozu nieregularnego³⁰.

2. Istnienie umowy przewozu

Artykuł 62 ust. 1 pr. przew. znajduje się w rozdziale 6 tej ustawy zatytułowanym „Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób”. Naprawienia szkody można więc dochodzić tylko, gdy strony zawarły umowę przewozu. Przyjrzyjmy się następującym zagadnieniom: strony umowy, zawarcie umowy, odpłatność, rozkład jazdy jako element treści umowy.

²⁵ Nie dotyczy to jednak transportu lotniczego, jako wyraźnie wyłączonego przez art. 1 ust. 1 pr. przew.

²⁶ Por. art. 22 rozporządzenia autobusowego.

²⁷ Por. wyrok TK z 2.12.2008 r., K 37/07, Dz.U. z 2008 r. Nr 219, poz. 1408.

²⁸ Por. art. 4 ust. 1 pkt 14 u.p.t.z.

²⁹ Por. art. 4 pkt 9 u.t.d. Przykładem są przewozy pracownicze czy przewozy uczniów do szkół, choć w przypadku tych ostatnich z uwagi na zmiany w rozkładzie jazdy powodowane zmianami w planach lekcji może pojawiać się odmienne stanowisko, odmawiające przewozom „szkolnym” cechy regularności, a zatem statusu przewozu regularnego specjalnego. Por. R. Strachowska, *Ustawa o transporcie drogowym. Komentarz*, LEX/el. 2012, komentarz do art. 4 (dostęp: 3.10.2022 r.).

³⁰ Także w tym przypadku może pojawić się odpowiedzialność za przedwczesny czy opóźniony odjazd, choć termin odjazdu wynika w takim przypadku nie z rozkładu jazdy, ale z treści samej umowy, i konieczne jest w pierwszym rzędzie ustalenie, jaki był zgodny zamiar stron w tym względzie.

2.1. Strony umowy

Artykuł 62 ust. 1 w zw. z art. 1 ust. 1 pr. przew. ma zastosowanie do przewozu osób odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego. Prawo przewozowe nie definiuje pojęcia „uprawnionego przewoźnika”, tzn. nie daje odpowiedzi na pytanie, czy stwierdzenie, że dany podmiot ma status przewoźnika, uwarunkowane jest dopełnieniem przez ten podmiot obowiązków administracyjnoprawnych³¹, od których zależy wykonywanie działalności w zakresie przewozu, czy jedynie ustaleniem, że faktycznie w zakresie swojego przedsiębiorstwa dokonuje on przewozu. W orzecznictwie przedstawiano „rzeczową argumentację” na poparcie każdego z tych poglądów³². Przekonujące jest stanowisko³³, że ograniczenie zastosowania przepisów prawa przewozowego jedynie do tych podmiotów, które spełniły obowiązki administracyjnoprawne, prowadziłoby do rozwiązań niesprawiedliwych, polegających na uprzywilejowaniu podmiotów świadczących usługi przewozowe z naruszeniem regulacji administracyjnoprawnych, określających warunki świadczenia takich usług. Przepisy Prawa przewozowego o odpowiedzialności przewoźnika co do zasady przewidują bowiem surowsze reguły odpowiedzialności w stosunku do ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej.

Kolejna kwestia – która wymaga rozważenia – to, w jaki sposób należy rozumieć pojęcie „przewoźnika” zawarte w art. 62 ust. 1 pr. przew., tzn. jaka jest relacja tego pojęcia do określeń zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, tj. przewoźnika (zdefiniowanego w art. 4 ust. 1 pkt 11 u.p.t.z.), operatora publicznego transportu zbiorowego (zdefiniowanego w art. 4 ust. 1 pkt 8 u.p.t.z.) oraz organizatora publicznego transportu zbiorowego (zdefiniowanego w art. 4 ust. 1 pkt 9 u.p.t.z.). Innymi słowy: przeciwko komu pasażer może kierować swe roszczenie wynikające z art. 62 ust. 1 pr. przew.? Przepis ten – przypomnijmy – stanowi, że „Przewoźnik odpowiada za szkodę, jaką podróżny poniósł wskutek przedwczesnego odjazdu środka transportowego”. Nie jest tu zatem – inaczej niż w innych przepisach pr. przew. (np. art. 4, art. 16 ust. 1–3, art. 33a ust. 1) – wymieniony obok przewoźnika także organizator publicznego transportu zbiorowego. Nie wskazano też operatora publicznego transportu zbiorowego – termin ten nie pojawia się w ogóle w prawie przewozowym.

³¹ W myśl art. 6 u.p.t.z. transport ten może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone odpowiednio w: 1) ustawie z 18.08.2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 poz. 515 ze zm.); 2) ustawie z 21.12.2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r. poz. 1097); 3) u.t.d.; 4) u.t.k.; 5) ustawie z 6.03.2018 r. – Prawo przedsiębiorców (tekst jedn.: Dz.U. z 2023 r. poz. 221 ze zm.); 6) ustawie z 18.09.2001 r. – Kodeks morski (tekst jedn.: Dz.U. z 2018 r. poz. 2175 ze zm.). Z uwagi na zakres Prawa przewozowego (wyłączenie z jego zakresu transportu morskiego) dla stosowania art. 62 ust. 1 pr. przew. bez znaczenia są ustawy wymienione w pkt 1 i 6.

³² Por. wyrok Sądu Najwyższego (dalej SN) z 13.01.2017 r., III CNP 3/16, LEX nr 2192616 i cytowane w nim orzecznictwo.

³³ Por. K. Wesółowski, [w:] *Prawo przewozowe. Komentarz*, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesółowski, LEX/el. 2019, komentarz do art. 1 (dostęp: 3.02.2023 r.).

Zacząć trzeba od tego, że ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wyróżnia przewozy o charakterze użyteczności publicznej³⁴ (dalej przewozy niekomercyjne) i przewozy niemające takiego charakteru (dalej przewozy komercyjne). W przypadku przewozów komercyjnych przedmiotowa kwestia nie budzi żadnych wątpliwości. Stroną umowy przewozu jest przewoźnik, który wykonuje przewozy na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu³⁵ bądź – w transporcie kolejowym – decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu³⁶. Ewentualnego odszkodowania za przedwczesny odjazd można się domagać od tego podmiotu. Natomiast w przypadku przewozów niekomercyjnych przewóz dokonywany jest przez operatora, którym może być samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Na bilecie – który otrzymuje pasażer – wskazany jest jednak nie operator, ale organizator publicznego transportu zbiorowego (np. gmina/powiat/województwo)³⁷, a bilet jest dowodem, z kim podróżny zawarł umowę o przewóz osób lub także bagażu³⁸.

Samorządowy zakład budżetowy jest jednostką sektora finansów publicznych, która odpłatnie wykonuje zadania, a koszty swojej działalności zasadniczo pokrywa z przychodów własnych³⁹. Samorządowy zakład budżetowy nie ma osobowości prawnej, a w obrocie prawnym korzysta z osobowości prawnej gminy, powiatu bądź województwa⁴⁰. Oznacza to, że jeśli operatorem jest samorządowy zakład budżetowy, to stroną umowy przewozu jest gmina/powiat/województwo reprezentowane przez ten samorządowy zakład budżetowy i to ewentualnie ten podmiot może być pozwany o odszkodowanie w przypadku przedwczesnego czy opóźnionego odjazdu. Sytuacja, że samorządowy zakład budżetowy jest operatorem, w praktyce występuje relatywnie rzadko⁴¹.

Operatorem może być także przedsiębiorca, który podpisał z organizatorem (gminą, związkiem międzygminnym, powiatem, związkiem powiatów, związkiem

³⁴ Pod tym pojęciem należy rozumieć powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. Por. art. 4 ust. 1 pkt 12 u.p.t.z.

³⁵ Na temat potwierdzenia zgłoszenia przewozu zob. art. 30 oraz 32–38 u.p.t.z.

³⁶ Co do decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu por. art. 31 u.p.t.z. oraz art. 29c u.t.k.

³⁷ Artykuł 16 ust. 2 pr. przew. stanowi, że na bilecie umieszcza się nazwę przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego. Wystawcą biletu nie może być zatem operator.

³⁸ Por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego (dalej WSA) we Wrocławiu z 28.03.2006 r., IV SA/Wr 3/05, LEX nr 886974.

³⁹ Co do szczegółów por. art. 14–17 ustawy z 27.08.2009 r. o finansach publicznych (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r. poz. 1634 ze zm.).

⁴⁰ M. Wróblewska, [w:] *Ustawa o finansach publicznych. Komentarz prawno-finansowy*, red. H. Dzwonkowski, G. Gołębiowski, Warszawa 2014, LEX/el., komentarz do art. 15 (dostęp: 3.02.2023 r.).

⁴¹ A. Wach, [w:] *Publiczny transport zbiorowy. Komentarz*, B. Kwiatek, K. Wach, A. Wach, Warszawa 2021, LEX/el., komentarz do art. 19 (dostęp: 3.02.2023 r.).

powiatowo-gminnym, związkami metropolitalnym, województwem czy ministrem właściwym do spraw transportu⁴²) umowę o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego. W myśl art. 19 ust. 1 u.p.t.z. operator wyłaniany jest bądź w jednym z trybów ustawy z 11.09.2019 r. – Prawo zamówień publicznych⁴³, bądź w trybie ustawy z 21.10.2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi⁴⁴, względnie – w enumeratywnie wymienionych sytuacjach⁴⁵, z pominięciem procedur konkurencyjnych – w drodze bezpośredniego powierzenia zlecenia operatorowi. Stosunek prawny łączący organizatora z operatorem ma charakter cywilnoprawny, o czym świadczy to, że jego źródłem jest umowa, a nie władcze rozstrzygnięcie organu publicznego⁴⁶. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest zawierana na czas oznaczony nie dłuższy niż 10 lat – w transporcie drogowym; 15 lat – w transporcie kolejowym, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 5 ust. 3a i 4a–5 oraz art. 8 ust. 2 i 2a rozporządzenia 1370/2007⁴⁷; oraz 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej. Artykuł 25 ust. 3 u.p.t.z. stanowi o treści umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁴⁸. Treść tej umowy będzie w dużej mierze determinować to, która jej strona będzie dokonywała czynności powiązanych z realizacją tej umowy w stosunku do osób trzecich, tzn. kto będzie

⁴² Por. art. 7 u.p.t.z.

⁴³ Tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r. poz. 1710 ze zm.

⁴⁴ Tekst jedn.: Dz.U. z 2023 r. poz. 140.

⁴⁵ Por. art. 22 u.p.t.z.

⁴⁶ Por. postanowienie SN z 11.01.2018 r., III CZP 63/17, OSNC-ZD 2019/1, poz. 3.

⁴⁷ Rozporządzenie (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) 1191/69 i (EWG) 1107/70 (Dz.Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., s. 1 ze zm.) – dalej rozporządzenie 1370/2007.

⁴⁸ Wymienione są w szczególności: 1) opis usług wynikających z zamówienia; 2) linia komunikacyjna, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna, których dotyczy umowa; 3) czas trwania umowy; 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej; 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Prawie przewozowym, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator; 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej; 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora; 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora; 12) strona umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6; 13) strona umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9 u.p.t.z.; 14) sposób dystrybucji biletów; 15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata; 16) strona umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi; 17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi; 18) warunki

uzgadniać zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządcami, kto będzie dystrybuował bilety⁴⁹ i komu będą przysługiwały wpływy z nich, kto będzie podawał do publicznej wiadomości rozkłady jazdy czy cennik opłat oraz kto będzie opracowywał i podawał do wiadomości regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym⁵⁰. W myśl art. 47 u.p.t.z. w regulaminie przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym powinny w szczególności zostać określone warunki obsługi podróżnych, warunki odprawy oraz przewozu osób i bagażu oraz wskazany **podmiot** właściwy do przyjmowania skarg i reklamacji⁵¹ wynikających z realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz terminy rozpatrywania skarg i reklamacji⁵². Należy zwrócić uwagę, że użyto tu liczby pojedynczej – jeden podmiot, a nie kilka podmiotów. Jednocześnie logika ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest jednak bardzo złożona. Z jednej strony oczywiste jest, że to operator powinien rozpatrywać ewentualne skargi i reklamacje oraz wypłacać odszkodowania. Artykuł 25 ust. 3 pkt 8 u.p.t.z. stanowi bowiem, że umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego powinna określać „sposób rozpatrywania **przez operatora**

wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów; 19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów; 21) w transporcie kolejowym – zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy; 22) kary umowne; 23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy; 24) informacje, o których mowa w art. 4 ust. 8 zd. 3 rozporządzenia 1370/2007, które operator jest obowiązany przekazywać organizatorowi w celu udzielenia zamówienia w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 u.p.t.z.

⁴⁹ Zasadne jest, by sprzedaż biletów była w kompetencji organizatora, zwłaszcza w przypadku funkcjonowania na lokalnym rynku przewozowym więcej niż jednego operatora. Trudne z punktu widzenia logistycznego i organizacyjnego jest wówczas uzgodnienie wzajemnych rozliczeń, które byłyby zadowalające dla wszystkich stron. Por. K. Wach, [w:] *Publiczny transport zbiorowy. Komentarz*, B. Kwiatek, A. Wach, K. Wach, Warszawa 2021, LEX/el., komentarz do art. 50 (dostęp: 3.02.2023 r.).

⁵⁰ W myśl art. 46 ust. 1 pkt 9 u.p.t.z. w przypadku przewozów niekomercyjnych regulamin może być opracowany przez organizatora albo przez operatora lub grupę operatorów i zatwierdzony przez organizatora. W związku z tym regulamin przewozu osób nie jest aktem prawa miejscowego, a ma charakter wzorca umownego. Powinno się stosować do niego przepisy k.c. o wzorcach umownych (a gdy wydaje go organizator, to przepisy te powinny mieć zastosowanie *per analogiam*). Zgodnie z art. 384 k.c. ustalony przez jedną ze stron wzorzec umowy, w szczególności ogólne warunki umów, wzór umowy, regulamin, wiąże drugą stronę, jeżeli został jej doręczony przed zawarciem umowy. W razie gdy posługiwanie się wzorcem jest w stosunkach danego rodzaju zwyczajowo przyjęte, wiąże on także wtedy, gdy druga strona mogła się z łatwością dowiedzieć o jego treści. Nie dotyczy to jednak umów zawieranych z udziałem konsumentów, z wyjątkiem umów powszechnie zawieranych w drobnych, bieżących sprawach życia codziennego. Por. postanowienie WSA w Kielcach z 17.06.2015 r., II SA/Ke 400/15, LEX nr 1762594; A. Misiejko, *Charakter prawny regulaminu przewozu*, [w:] *Publiczny transport zbiorowy. Przewodnik dla organów samorządu terytorialnego*, A. Misiejko, Warszawa 2020, LEX/el. (dostęp 3.02.2023 r.).

⁵¹ Na gruncie polskiego prawa cywilnego za reklamację uważa się skierowanie – m.in. osoby świadczącej usługę – żądania spełnienia tych obowiązków, które podmiot ten powinien spełnić w związku z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem ciężącego na nim zobowiązania. W świetle regulacji art. 75 ust. 1 pr. przew. reklamacja (podobnie jak i wezwanie do zapłaty) ma w prawie przewozowym charakter obligatoryjny (obowiązkowy), co oznacza, że roszczenia na drodze sądowej mogą być dochodzone skutecznie dopiero po wyczerpaniu trybu reklamacyjnego. Co do szczegółów por. T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008, Legalis/el., komentarz do art. 75 (dostęp: 3.02.2023 r.).

⁵² Jak wskazuje się w doktrynie, powinno to w sposób jednoznaczny umożliwić wszystkim zainteresowanym złożenie skargi bądź reklamacji do właściwego podmiotu. K. Wach, [w:] *Publiczny...*, komentarz do art. 47.

skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego” (pogrubienie – A.G.-Z.). Dodatkowo zgodnie z art. 48 ust. 1 u.p.t.z. **operator** „jest obowiązany przekazywać organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca każdego roku, informację o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz **informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań**”⁵³ (pogrubienie – A.G.-Z.). Nawet zatem w sytuacji gdy pasażer kupuje bilety od organizatora, organizator widnieje na bilecie, określa i publikuje regulamin przewozu osób oraz ogłasza rozkład jazdy, pasażer może domagać się od operatora odszkodowania za przedwczesny lub opóźniony odjazd środka komunikacyjnego. Rozwiązanie takie, jeśli chodzi o odpowiedzialność za opóźniony odjazd, jest krytykowane w doktrynie⁵⁴. Także w przypadku odjazdu przedwczesnego budzić może ono wątpliwości. Z drugiej jednak strony art. 48 ust. 3 u.p.t.z. stanowi, że „niezależnie od uprawnień wynikających z przepisów ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe oraz ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, pasażerom przysługuje prawo składania bezpośrednio do właściwego organizatora skarg i reklamacji w związku z realizacją przewozów przez operatora”. Oznacza to, że pasażer może domagać się odszkodowania także bezpośrednio od organizatora publicznego transportu zbiorowego⁵⁵, o czym w praktyce rzadko jest jednak informowany, gdyż w regulaminie przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym zazwyczaj wskazywany jest jedynie operator.

Sytuacja może być dodatkowo skomplikowana (w przypadku przewozów zarówno komercyjnych, jak i niekomercyjnych), gdy przewoźnik czy operator powierzy wykonanie przewozu innym przewoźnikom⁵⁶. Wówczas przewoźnik lub operator ponosi odpowiedzialność za działania lub zaniechania podwykonawców jak za działania lub zaniechania własne⁵⁷.

Drugą stroną umowy przewozu jest najczęściej sam pasażer, reprezentowany – gdy to konieczne – przez swych przedstawicieli ustawowych (np. rodziców). Przepisy pr. przew., obok tej tradycyjnej i powszechnej formy, regulują jednak również kwestie związane z tzw. umową grupowego przewozu osób. Artykuł 19 pr. przew. stanowi,

⁵³ Operator, który nie przekaże w terminie organizatorowi powyższych informacji, podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 zł. Por. art. 64 ust. 1 pkt 3 u.p.t.z. Karę tę nakłada właściwy organizator w drodze decyzji administracyjnej.

⁵⁴ Por. M. Wach-Pawliczak, *Odszkodowanie za spóźniony autobus. Niebezpieczny precedens?*, <https://wach-pawliczak.pl/odszkodowanie-za-spozniony-autobus-niebezpieczny-precedens/> (dostęp: 3.02.2023 r.).

⁵⁵ Jest to logiczne, gdyż to organizator jest drugą stroną umowy przewozu.

⁵⁶ Por. art. 5 pr. przew., gdzie wyraźnie wymieniony jest przewoźnik. Jeśli chodzi o operatora, to art. 25 u.p.t.z. stanowi, że umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego powinna określać warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Określenie warunków, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo, może polegać również na wyłączeniu możliwości świadczenia usług przez podwykonawców. Por. wyrok WSA w Krakowie z 3.07.2018 r., III SA/Kr 46/18, LEX nr 2516790. Co do ograniczeń dot. dopuszczalnego zakresu podwykonawstwa por. A. Wach, [w:] *Publiczny...*, komentarz do art. 25.

⁵⁷ Por. art. 5 pr. przew.

że umowę grupowego przewozu osób zawiera z przewoźnikiem organizator takiego przewozu. Nie należy tu mylić organizatora przewozu grupowego z organizatorem publicznego transportu zbiorowego! Z grupowym przewozem osób możemy mieć do czynienia zarówno w komunikacji nieregularnej, jak i regularnej, w tym w publicznym transporcie zbiorowym⁵⁸. Umowa grupowego przewozu osób to rodzaj umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej (*pactum in favorem tertii*), o której jest mowa w art. 393 § 1 k.c.⁵⁹ Dłużnik (przewoźnik) ma spełnić świadczenie nie wobec wierzyciela (organizatora grupowego przewozu), lecz wobec osoby niebędącej stroną tej umowy i niebiorącej w niej udziału (uczestników grupowego przewozu). Jednak o ile w kodeksowym ujęciu z umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej nie wynikają dla osoby trzeciej obowiązki ani uprawnienia względem wierzyciela⁶⁰, o tyle w przypadku umowy grupowego przewozu osób mamy do czynienia z pewną modyfikacją, gdyż Prawo przewozowe wyraźnie stanowi o prawach i obowiązkach uczestników takiego przewozu wobec przewoźnika⁶¹. W myśl art. 64 pr. przew. za szkody wynikłe z przedwczesnego odjazdu środka transportowego, opóźnionego przyjazdu lub odwołania regularnie kursującego środka transportowego przewoźnik odpowiada wyłącznie wobec organizatora grupowego przewozu. Uczestnicy nie są więc czynnie legitymowani do dochodzenia roszczeń w tym przedmiocie bezpośrednio w stosunku do przewoźnika⁶², co nie wyłącza jednak możliwości dochodzenia stosownego odszkodowania za szkody z tego tytułu wobec organizatora grupowego przewozu – ale już na podstawie postanowień umowy łączącej uczestników z organizatorem przewozu⁶³.

2.2. Zawarcie umowy przewozu

Umowa przewozu jest umową konsensualną. Do jej zawarcia nie jest wymagana żadna szczególna forma. W myśl art. 16 ust. 1 pr. przew. „umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego warunków dostępu do środka transportowego, a w razie ich nieustalenia – przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym”. Odnoszący się do przewozów niekomercyjnych art. 25 ust. 3 pkt 13 u.p.t.z. obliguje strony umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego do określenia

⁵⁸ Por. T. Szanciło, *Prawo...*, komentarz do art. 19, nb 3.

⁵⁹ Por. T. Szanciło, *Prawo...*, komentarz do art. 19, nb 2.

⁶⁰ Osoba ta ma natomiast odnieść określoną korzyść majątkową wynikającą ze spełnienia przez dłużnika na jej rzecz świadczenia zastrzeżonego w umowie. Por. wyrok SN z 19.02.2002 r., IV CKN 786/00, LEX nr 54363.

⁶¹ Por. art. 21, art. 64 czy art. 75 ust. 3 pr. przew.

⁶² Kwestię tę należy jednak oceniać odmiennie w przypadku, gdy szczególne przepisy prawa nadają podróżnym prawo bezpośredniego dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika, nawet wówczas gdy nie wiąże ich z przewoźnikiem bezpośredni stosunek prawny. Dotyczy to w szczególności prawa do zryczałtowanych odszkodowań należnych – na podstawie rozporządzeń unijnych – z tytułu niedopuszczenia do środka transportowego, jego odwołania, opóźnienia czy utraty połączenia. Por. K. Wesołowski, [w:] *Prawo...*, komentarz do art. 64.

⁶³ Por. T. Szanciło, *Prawo...*, komentarz do art. 64, nb 2.

w umowie sposobu dystrybucji biletów. Nie zawiera jednak w tym zakresie żadnych wskazówek. Najczęściej stosowanymi kanałami dystrybucji biletów (w przewozach zarówno komercyjnych, jak i niekomercyjnych) są: a) kasy biletowe, b) automaty biletowe, c) strona internetowa, d) aplikacje mobilne oraz e) obsługa autobusu, pociągu lub innego środka transportowego.

W doktrynie⁶⁴ wskazuje się, że jeżeli pasażer nie nabył biletu przed odjazdem środka transportowego, a umowę chciał zawrzeć przez zajęcie miejsca w środku transportu, który odjechał z przystanku przed planową godziną odjazdu, art. 62 ust. 1 pr. przew. nie będzie miał zastosowania, gdyż dotyczy odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób. W tej sytuacji trudno jest mówić o niewykonaniu umowy, skoro nie doszło do jej zawarcia, a ewentualnych roszczeń pasażer będzie mógł dochodzić na podstawie przepisów o czynach niedozwolonych. Dochodzenie roszczeń na podstawie przepisów o deliktach jest jednak dużo trudniejsze (na ogół jest to odpowiedzialność na zasadzie winy, którą poszkodowany musi udowodnić⁶⁵) i szanse na sukces są znikome. W konsekwencji niezwykle istotne jest ustalenie, co dokładnie oznacza określenie „nabycie biletu na przejazd”, o którym mowa w art. 16 ust. 1 pr. przew., i czy już samo nabycie biletu wystarcza do tego, aby umowa została zawarta, czy jednak konieczne jest podjęcie przez pasażera dodatkowych czynności.

Bez wątplenia umowa przewozu jest zawarta, gdy bilet został nabyty przed odjazdem na przejazd konkretnym kursem, tzn. na bilecie w formie papierowej czy elektronicznej widnieje środek transportowy, data i godzina odjazdu oraz trasa⁶⁶. Możliwa jest jednak również inna sytuacja (choć coraz rzadziej spotykana w praktyce), a mianowicie że nabyty bilet może wskazywać np. na konkretną datę, trasę, przewoźnika i rodzaj środka transportowego, ale niekoniecznie na konkretny kurs. Jednocześnie nie ma wymogu, by bilet taki skasować niezwłocznie po wejściu do środka transportowego (np. kasuje go dopiero kontroler biletów). Oznacza to, że w okresie ważności biletu można podróżować dowolnymi środkami transportowymi objętymi daną ofertą, a w sytuacji gdy dojdzie do przedwczesnego odjazdu pojazdu (objętego zakresem tego biletu, tzn. na tej trasie, w tym terminie), pasażer (gdy spełnione są też pozostałe przesłanki odpowiedzialności) ma prawo do odszkodowania. Istnieją jednak takie bilety (np. jednorazowe czy czasowe), których samo nabycie przez pasażera nie wystarcza do zawarcia przez niego umowy przewozu, gdyż wola zawarcia umowy przewozu uzewnętrznia się dopiero przez skasowanie wcześniej kupionego biletu (w sposób tradycyjny z wykorzystaniem materialnego kasownika lub bardziej nowoczesny, np. przez wpisanie numeru telefonu czy zeskanowanie kodu QR). W przypadku takich biletów momentem zawarcia umowy przewozu jest

⁶⁴ Por. K. Wesołowski, *Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe. Komentarz, Warszawa 1990*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1990/7, s. 119; T. Szancilo, *Prawo...*, komentarz do art. 62, nb 3.

⁶⁵ Można by jeszcze ewentualnie próbować rozważać tu kwestię odpowiedzialności przewoźnika na podstawie art. 435 k.c., tzn. jego odpowiedzialność na zasadzie ryzyka jako przedsiębiorstwa poruszanego siłami przyrody za szkodę przez ten ruch wyrządzoną.

⁶⁶ Przykładowo bilety na pociągi Intercity.

moment skasowania biletu przez pasażera, który należy zakwalifikować jako spełnienie przez podróżnego „innych określonych przez przewoźnika warunków”, o których mowa w art. 16 ust. 1 pr. przew.⁶⁷ Przy takim podejściu dochodzenie odszkodowania za przedwczesny odjazd środka transportowego nie byłoby możliwe, gdy pasażer miał jedynie nabyty bilet, ale – z racji „spóźnienia się” na autobus czy pociąg, który przedwcześnie odjechał – nie skasował go, gdyż skasowanie mogło nastąpić dopiero w środku transportu⁶⁸. Wydaje się, że w takich sytuacjach stanowisko powinno być bardziej elastyczne. Prawo przewozowe nie wyłącza wyrażnie zastosowania art. 62 ust. 1 w przypadku komunikacji miejskiej⁶⁹, a rygorystyczne podejście „bilet zakupiony, ale nieskasowany = brak umowy” oznaczałoby w praktyce pozbawienie prawa do odszkodowania wszystkich tych pasażerów, którzy zamierzali podróżować komunikacją miejską z wykorzystaniem biletu jednorazowego. Prawo do odszkodowania za przedwczesny odjazd powinno przysługiwać więc także w sytuacji, gdy pasażer wykaże, że zamierzał skorzystać z konkretnego kursu środka transportowego (np. pasażer kupił bilet w automacie stojącym na przystanku, z którego autobus odjeżdża tylko kilka razy dziennie, albo pasażer codziennie korzysta z tego kursu w drodze do pracy). Prawo do odszkodowania powinno także przysługiwać posiadaczom ważnych biletów okresowych (np. tzw. sieciówek miesięcznych, kwartalnych, rocznych), uprawniających do wielokrotnych przejazdów na danej czy danych trasach lub w określonej strefie, o ile wykażą, że zamierzali jechać środkiem transportu, który przedwcześnie odjechał. W tym przypadku bowiem umowa przewozu została zawarta już w chwili nabycia (ewentualnie pierwszego skasowania) biletu okresowego.

Innym problemem powiązanim ze sposobem zawarcia umowy jest to, czy pasażer, wsiadając do przedwcześnie odjeżdżającego środka transportowego, nie wyraża dorozumianej zgody na taki wcześniejszy odjazd (na umowę przewozu o zmodyfikowanej treści względem rozkładu jazdy właśnie o ten wcześniejszy odjazd), co oznaczałoby, że ewentualne odszkodowanie z tej racji już mu się nie należy. Przyjęcie restrykcyjnego podejścia *volenti non fit iniuria* byłoby nieuzasadnione

⁶⁷ D. Ambrożuk, [w:] *Prawo przewozowe. Komentarz*, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesolowski, LEX/el. 2019, komentarz do art. 16.

⁶⁸ Sytuacja pasażera jest natomiast dużo prostsza wszędzie tam, gdzie istnieje możliwość czy wręcz konieczność skasowania biletu przed wejściem do środka transportowego, np. przed wejściem na stację warszawskiego metra. Wówczas skasowanie biletu wskazuje na zawarcie umowy i umożliwia odszkodowanie, np. w przypadku przedwczesnego odjazdu ostatniego składu metra. Jednak nawet i w tym przypadku mogą pojawić się w praktyce wątpliwości co do treści umowy, np. bilet skasowany przy wejściu na taki peron warszawskiego metra (np. stacja Ursynów), z którego pociągi odjeżdżają w obie strony.

⁶⁹ Wyłączenie takie jest natomiast w art. 17 ust. 5 czy art. 18 ust. 3 pr. przew. Pod pojęciem „komunikacji miejskiej” należy rozumieć przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy, albo miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie. Por. art. 4 ust. 1 pkt 4 u.p.t.z. Zasygnalizować należy, że inaczej było w początkowym okresie obowiązywania pr. przew., gdyż pierwotne brzmienie art. 1 ust. 1 było następujące: „Ustawa reguluje przewóz osób i rzeczy środkami transportu kolejowego, samochodowego, lotniczego i żeglugi śródlądowej, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyłączeniem przewozu w komunikacji komunalnej”.

celowościowo i przyznawało przewagę podmiotowi silniejszemu – przewoźnikowi. Po pierwsze, w sytuacji gdy pasażer miał wykupiony bilet na konkretny kurs, ale został poinformowany zawczasu (np. SMS-em) o wcześniejszym odjeździe, podjął starania i poniósł koszty, aby na ten odjazd zdążyć, niesłuszne byłoby odmawiać mu prawa do odszkodowania (np. za krótki kurs taksówką na przystanek) i jedynie przyznawać mu odszkodowanie (z tytułu niewykonania umowy przewozu) w przypadku, gdyby nie wsiadł do pojazdu. Po drugie, w sytuacji gdy pasażer nie miał wcześniej wykupionego biletu na konkretny kurs, ale dopiero zawiera umowę, kupując w takim przedwcześnie odjeżdżającym pojeździe bilet⁷⁰, ewentualnie konkretyzuje treść tej umowy, kasując bilet w takim pojeździe, powinien mieć prawo do odszkodowania w tych sporadycznych przypadkach, gdy taki wcześniejszy odjazd powoduje szkodę⁷¹.

2.3. Odpłatność

Nabycie biletu przez pasażera najczęściej następuje za zapłatą. Choć prawdą jest, że przewoźnik czy operator jako przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą w celu zarobkowym, to jednak w publicznym transporcie zbiorowym w wielu sytuacjach to nie pasażer uiszcza bezpośrednio w cenie biletu pełne koszty przejazdu. W przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej (przewozów niekomercyjnych) niektórzy organizatorzy decydują się nawet na wprowadzenie dla wszystkich pasażerów usługi bezpłatnej, której koszty ponosi organizator, a pośrednio – wszyscy mieszkańcy danego obszaru płacący podatki, także ci niekorzystający z publicznego transportu zbiorowego⁷².

Aby operator będący przedsiębiorcą nie ponosił strat z tytułu wykonywania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przewidziany został system rekompensat. W myśl art. 50 ust. 1 pkt 2 u.p.t.z. operatorowi przysługuje od organizatora rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym lub utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Rekompensatę – w zakresie stosunku między organizatorem i operatorem – należy traktować tak jak świadczenie cywilnoprawne⁷³. Stosownie

⁷⁰ Obecnie pasażerowie powszechnie mają możliwość nabycia biletu także w środku transportowym, niezwłocznie po wejściu do środka transportowego (nawet po rozpoczęciu podróży), np. w automacie biletowym znajdującym się w pojeździe lub przez zgłoszenie woli zakupu konduktorowi czy kierowcy, czasami za dodatkową opłatą. Na temat takiej możliwości zob. D. Ambrożuk, [w:] *Prawo...*, komentarz do art. 16.

⁷¹ Por. przypadek opisany w dalszej części opracowania – przedwczesny odjazd, ale z dojazdem o czasie wynikającym z rozkładu jazdy.

⁷² Por. K. Wach, [w:] *Publiczny...*, komentarz do art. 50. Bezpłatne linie autobusowe istnieją np. w Legionowie czy Żorach.

⁷³ Postanowienie SN z 11.01.2018 r., III CZP 63/17, LEX nr 2502049.

do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i w zgodzie z rozporządzeniem 1370/2007 sposób obliczania rekompensaty i tryb składania wniosku o rekompensatę powinien być określony w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁷⁴. Sposób ten powinien odpowiadać wymaganiom wskazanym w załączniku do rozporządzenia 1370/2007⁷⁵, tzn. m.in. umowa powinna określać z góry, obiektywnie i przejrzysto, parametry, według których obliczane są rekompensaty w sposób zapobiegający ich nadmiernemu poziomowi. Ponadto organizator może udostępnić operatorowi środki transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego⁷⁶.

Także w przypadku przewozów komercyjnych przewoźnik musi aktualnie (do 31.12.2023 r.) stosować ulgi wynikające z ustawy z 20.06.1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego⁷⁷. Finansowanie ulgowych przejazdów odbywa się na zasadach określonych w art. 8a i 8b tej ustawy⁷⁸. Przewozy nieodpłatne, choć uznawane za wyjątek od zasady, to ze względu na wyraźne postanowienia prawa powszechnie obowiązującego nie są „zupełnie wyjątkowe”. Na mocy art. 2 ust. 1 i 2 u.u.p.ś.p.⁷⁹ dzieciom w wieku do 4 lat, a także funkcjonariuszom Straży Granicznej, Policji, służb celnych, żołnierzom Żandarmerii Wojskowej w czasie wykonywania czynności służbowych przysługuje ulga na przejazd w wysokości 100%. Osoby te powinny – w celu skorzystania z tej ulgi – pobrać w kasie biletowej przewoźnika (a jeśli jest nieczynna – u konduktora)⁸⁰ bilet z ulgą 100% oraz posiadać przy sobie dokument potwierdzający uprawnienie do tej ulgi (np. dokument stwierdzający wiek dziecka). Prawo do bezpłatnego przejazdu może przysługiwać także z mocy ustaw szczegółowych⁸¹ czy uchwał organów samorządu terytorialnego wydanych na podstawie art. 50a u.p.t.z. (jako uprawnione często wskazuje się małe dzieci).

Poza tym ulgi (w tym w wysokości 100%)⁸² mogą przysługiwać: osobom odbywającym podróż na podstawie wykupionych od przewoźnika legitymacji lub biletów uprawniających do ulgowych przejazdów; osobom, którym przewoźnik przyznał,

⁷⁴ Por. art. 25 ust. 3 pkt 15 i ust. 4 oraz art. 53 ust. 1 u.p.t.z.

⁷⁵ Por. art. 25 ust. 4 u.p.t.z.

⁷⁶ Por. art. 50 ust. 1 pkt 3 u.p.t.z.

⁷⁷ Tekst jedn.: Dz.U. z 2018 r. poz. 295 – dalej u.u.p.ś.p.

⁷⁸ Szerzej na temat wprowadzonych zmian: A. Misiejko, *Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej*, [w:] *Publiczny transport zbiorowy. Przewodnik dla organów samorządu terytorialnego*, A. Misiejko, Warszawa 2020, LEX/el.

⁷⁹ Przepisów tej ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej (art. 1 ust. 2).

⁸⁰ Teoretycznie – jeśli przejazd zaczynał się na stacji z czynną kasą biletową, pracownik drużyny konduktorskiej dolicza obowiązującą w danej spółce opłatę za wydanie biletu w pociągu w przypadku pobierania biletu bezpłatnego dopiero u konduktora. Por. *Kiedy i na jakich warunkach dzieci do lat 4 podróżują za darmo?*, <https://utk.gov.pl/pl/pasazerowie/kolejowe-faq/osoby-z-dziecmi-i-kobie/17590>, *Kiedy i na jakich warunkach dzieci do lat 4 podróżują za darmo.html* (dostęp: 3.02.2023 r.).

⁸¹ Por. np. art. 43 ust. 1 ustawy z 9.05.1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r. poz. 1339) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 28.12.2001 r. w sprawie trybu korzystania przez posłów i senatorów z bezpłatnych przejazdów i przelotów na terenie kraju (Dz.U. z 2002 r. Nr 1, poz. 13 ze zm.).

⁸² Artykuł 1b ust. 2 u.u.p.ś.p. *a contrario*.

w ramach własnej strategii handlowej, ulgi i zniżki taryfowe o charakterze komercyjnym; pracownikom firm przewozowych kolejowych i autobusowych, emerytom, rencistom tych firm i najbliższym członkom ich rodzin – w zakresie, w jakim firmy te przyznały uprawnienia do ulgowych przejazdów.

Osoby uprawnione do bezpłatnych przejazdów zawierają z przewoźnikiem czy organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę przewozu nieodpłatnego⁸³, a w związku z treścią art. 1 ust. 2 pr. przew. stosuje się do nich odpowiednio przepisy ustawy Prawo przewozowe. Pojęcie „odpowiedniego stosowania” przepisów ustawy do przewozów wymienionych w art. 1 ust. 2 pr. przew. należy rozumieć zgodnie z zasadami przyjętymi powszechnie w orzecznictwie i teorii prawa. Sformułowanie „odpowiedniego stosowania” oznacza, że do konkretnego, nieodpłatnego stosunku prawnego wynikającego z przewozu należy stosować przepisy Prawa przewozowego z uwzględnieniem cech tego stosunku i możliwości zastosowania danego przepisu prawnego⁸⁴. W zależności od sytuacji przepisy ustawy będą miały zastosowanie do przewozu nieodpłatnego, wykonywanego przez przewoźnika wprost lub z modyfikacjami albo nie będą miały w ogóle zastosowania. W doktrynie⁸⁵ wskazuje się, że przykładowymi przepisami stosowanymi wprost są art. 14 ust. 1 (dotyczący obowiązku zapewnienia odpowiednich warunków w środku transportu), art. 15 ust. 1 (dotyczący zobowiązania podróżnego do przestrzegania przepisów porządkowych obowiązujących w transporcie) oraz art. 23 (dotyczący przewożenia bagażu w środku transportowym) pr. przew. Adam Jaworski jako przykład przepisów Prawa przewozowego, które należy stosować do przewozu nieodpłatnego, ale z modyfikacjami uwzględniającymi taki właśnie charakter świadczenia przewoźnika, wskazuje „przepisy o odpowiedzialności przewoźnika za szkodę wyrządzoną niewłaściwym wykonaniem umowy”⁸⁶. Autor jednak nie rozwija tej myśli, nie precyzuje, czy takie jedynie odpowiednie stosowanie miałyby dotyczyć art. 62 ust. 1 pr. przew. oraz na czym miałyby polegać. Moim zdaniem art. 62 ust. 1 pr. przew. powinien być stosowany wprost, tzn. osoby uprawnione na mocy regulacji szczególnych do bezpłatnych przejazdów powinny mieć prawo do odszkodowania za przedwczesny odjazd środka transportowego na tych samych zasadach jak osoby, które za przewóz zapłaciły. Wynika to po pierwsze z tego (o czym będzie mowa poniżej), że odpowiedzialność ta jest odpowiedzialnością pełną (a nie ograniczoną przez odniesienie do ułamka czy wielokrotności ceny biletu). Po drugie, bezpłatne przejazdy przysługują różnym kategoriom osób ze względu na ich pozycję społeczną czy funkcję społeczną. Przepisy statuujące te uprawnienia mają na celu poprawienie – a nie pogorszenie – pozycji prawnej osób uprawnionych do 100-procentowej ulgi. Nieracjonalne byłoby pozbawianie takich osób prawa do odszkodowania, przy jednoczesnym

⁸³ Inaczej: W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 1990, s. 29–30 – autorzy nie uważają, aby przewóz osób poniżej jakiegoś wieku, niesłużbowy przewóz pracowników lub członków rodziny przewoźnika czy posłów na Sejm można było uznać za nieodpłatny.

⁸⁴ T. Szanciło, *Prawo...*, komentarz do art. 1, nb 8.

⁸⁵ A. Jaworski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2012, LEX/el., komentarz do art. 1 (dostęp: 3.10.2022 r.).

⁸⁶ A. Jaworski, *Prawo...*

przyznaniu tego prawa osobom, które uprawnione są „jedynie” np. do ulgi w wysokości 95%⁸⁷. Jeśli osoby uprawnione do 100-procentowej ulgi miałyby być pozbawione prawa do odszkodowania (zarówno za przedwczesny, jak i za opóźniony odjazd), powinno to wynikać z wyraźnego przepisu prawa, tak aby uprawniony mógł w pełni świadomie podjąć decyzję, czy korzysta z ulgi (i w ten sposób rezygnuje z prawa do odszkodowania w przypadku przedwczesnego czy opóźnionego odjazdu), czy też rezygnuje ze skorzystania z ulgi w wysokości 100% (aby ewentualnie móc dochodzić odszkodowania). Dla porównania – takie wyraźne wyłączenie znajduje się w art. 3 ust. 3 rozporządzenia lotniczego⁸⁸.

2.4. Rozkład jazdy jako element treści umowy przewozu

Podstawowy obowiązek przewoźnika polega na prawidłowym, zgodnym z treścią umowy, wykonaniu świadczenia przewozowego. W myśl art. 14 pr. przew. „przewoźnik jest obowiązany do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi”. Pasażer musi być przewieziony z miejsca na miejsce w czasie wynikającym z treści tej umowy. W przypadku publicznego transportu zbiorowego trasa (w tym przystanki, czyli miejsca na których można wsiąść lub wysiąść ze środka transportu) oraz czas (godzina odjazdu i przyjazdu) nie są uzgadniane z każdym z pasażerów indywidualnie, ale wynikają z rozkładu jazdy.

Podstawowym zadaniem tego dokumentu jest planowe zorganizowanie usługi przewozowej realizowanej w sposób racjonalny, terminowy i ekonomiczny. Rozkłady jazdy powinny być konstruowane i ściśle wykonywane pod kątem zachowania sprawności realizowanych przewozów, ich konkurencyjności oraz znaczenia na rynku przewozowym, a także regularnego, punktualnego i bezpiecznego przemierzania się podróżnych w tych środkach transportu⁸⁹. W myśl art. 2 ust. 2 pr. przew. przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób jest obowiązany podać do publicznej wiadomości rozkład jazdy środków transportowych przez zamieszczenie informacji na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy. Jest również zobligowany do okresowej aktualizacji i publikowania informacji o wykonywanej komunikacji. Rozkłady jazdy podaje się też do publicznej wiadomości przez zamieszczenie na stronie internetowej (przewoźnika, organizatora, operatora).

⁸⁷ Takimi osobami są przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie niewidomej albo osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji. Por. art. 2 ust. 3 u.u.p.ś.p.

⁸⁸ Przepis ten stanowi, że rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących bezpłatnie lub na podstawie taryfy zniżkowej, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie. Jednocześnie jednak rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub operatora wycieczki w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego. Faktem jest jednak, że nawet tak, wydawałoby się, precyzyjny przepis budził wątpliwości interpretacyjne i stał się przedmiotem pytań prejudycjalnych (por.: sprawa C-161/16, *Airhelp Ltd/Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:62016CN0161&from=HU> [dostęp: 3.02.2023 r.]; postanowienie TSUE z 11.10.2021 r., C686/20, *YE i in. przeciwko Vueling Airlines SA*, Dz.Urz. UE C 24 z 2022 r., s. 9).

⁸⁹ Por. A. Wach, [w:] *Publiczny...*, komentarz do art. 25.

Jak już wspomniałam powyżej⁹⁰, w przypadku publicznego transportu zbiorowego przy przewozach niekomercyjnych – w myśl art. 25 ust. 3 u.p.t.z. – z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego powinno wynikać to, która jej strona (organizator czy operator) będzie podawała do publicznej wiadomości rozkłady jazdy, oraz to, która strona (organizator czy operator) będzie uzgadniać zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi (co także wpływa na kształt rozkładu jazdy). W umowie tej określa się też zasady współpracy dotyczącej tworzenia i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów. Rozkład jazdy jest załącznikiem do zaświadczenia potwierdzającego uprawnienie do wykonywania publicznego transportu zbiorowego.

Jeżeli chodzi o przewozy komercyjne, to obowiązek podania do publicznej wiadomości rozkładu jazdy należy do przewoźnika (przedsiębiorcy), ale i w tym przypadku rozkład ten nie może być formułowany dowolnie. Jego proponowaną treść dołącza się do zgłoszenia (przekazywanego organizatorowi) o zamiarze wykonywania przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej. Rozkład jazdy stanowi punkt wyjścia do – dokonywanej przed wydaniem decyzji w przedmiocie zezwolenia – analizy dotyczącej sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób. Analizę tę przeprowadza się z uwzględnieniem istniejącej komunikacji, w tym rodzaju pojazdów, godzin ich odjazdów lub częstotliwości kursów oraz ich dostosowania do potrzeb społecznych, dotychczasowego wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów, przewidywanych zmian w natężeniu przewozu podróżnych oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego⁹¹. Następnie zatwierdzony rozkład jazdy staje się załącznikiem do potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

W każdym przypadku (przewozów zarówno komercyjnych, jak i niekomercyjnych) duży wpływ na ostateczną konstrukcję rozkładów jazdy ma organizator, gdyż kształtowanie rozkładów jazdy wpisuje się w zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Szczegółowe zasady dotyczące treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz warunków ponoszenia kosztów z tym związanych zostały określone w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10.04.2012 r. w sprawie rozkładów jazdy⁹². Akt ten stanowi w szczególności (§ 3 ust. 1 pkt 6–7), że w rozkładzie jazdy określa się dni tygodnia lub okresy, w których komunikacja kursuje, oraz godziny przyjazdu lub odjazdu środka transportowego z przystanku komunikacyjnego lub dworca albo określoną w minutach częstotliwość jego kursowania.

Oznacza to, że rozkłady jazdy mogą być dwojakiego rodzaju: minutowe albo interwałowe. W rozkładach minutowych podane są godziny i minuty odjazdu poszczególnych kursów (np. 8.00, 8.15, 8.31, 8.47). W rozkładach interwałowych pojawiają się zaś godziny, pomiędzy którymi w ciągu dnia kursuje dana linia, jednak

⁹⁰ Por. pkt dotyczący stron umowy.

⁹¹ Por. wyrok WSA w Gdańsku z 29.07.2021 r., III SA/Gd 16/21, LEX nr 3213014.

⁹² Tekst jedn.: Dz.U. z 2018 r. poz. 202.

kolejne kursy nie są wpisane, a w zamian tego pojawia się interwał czasowy, czyli co ile minut pojazd podjedzie na przystanek (np. w godz. 6.00–8.00 co 5 minut, w godz. 8.01–12.00 co 10 minut). Każdy z tych wariantów ma swoje wady i zalety. Z jednej strony w przypadku rozkładów minutowych w transporcie drogowym spore wyzwanie stanowi przewidzenie nasilenia ruchu ulicznego czy warunków atmosferycznych, a w konsekwencji wyliczenie z dokładnością do kilkudziesięciu sekund pory przyjazdu na konkretny przystanek. Jest to jednak konieczne, gdyż środek transportu nie może zatrzymywać się zbyt długo na przystanku położonym na ruchliwych ulicach. Układając takie rozkłady, wprowadza się więc zazwyczaj tolerancję punktualności odjazdów, która niejednokrotnie bywa zbliżona do przerwy pomiędzy poszczególnymi kursami. Najczęściej stosuje się formułę: „z tolerancją przyspieszenia do 1 minuty lub opóźnienia do 3 minut”⁹³. Zauważyć jednak trzeba, że praktyka taka – choć, moim zdaniem, zupełnie zrozumiała – może być postrzegana jako wątpliwa prawnie. Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 2.12.2008 r.⁹⁴ stwierdził⁹⁵, że nie jest możliwe nadawanie przez przewoźników terminom podawanym w rozkładach jazdy orientacyjnego czy przybliżonego charakteru. Z drugiej strony rozkłady interwałowe sprawdzają się na liniach, na których pojazdy kursują naprawdę często i czas oczekiwania nie jest długi (np. w komunikacji miejskiej). Natomiast w przypadku linii kursujących co 30, 60 czy 120 minut albo rzadziej wpisanie takiego interwału spowodowałoby sytuację, że pasażer często nie wiedziałby, ile faktycznie czasu musi jeszcze czekać na przystanku. W rozkładach interwałowych istnieją też problemy z oznaczeniem kursów wykonywanych np. pojazdami niskopodłogowymi czy krótszymi. W praktyce zazwyczaj stosuje się zatem rozkłady minutowe. Wyjątkiem jest jednak warszawskie metro.

W myśl art. 18 ust. 1 pr. przew., jeżeli przed rozpoczęciem przewozu zaistnieją okoliczności uniemożliwiające jego wykonanie zgodnie z treścią umowy (zwłaszcza gdy konieczna będzie zmiana godziny odjazdu, np. na wcześniejszą⁹⁶), przewoźnik (niezależnie od tego, czy przeszkoda leży po jego stronie, czy nie) jest obowiązany m.in. niezwłocznie powiadomić o tym podróżnych⁹⁷. Regulacja ta ma zastosowanie także do przejazdów odbywanych na podstawie biletów uprawniających do przejazdów wielokrotnych oraz w komunikacji miejskiej⁹⁸. Przewoźnik może spełnić

⁹³ Por. np. § 2 pkt 7 załącznika do zarządzenia 790/2016 Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z 27.05.2016 r. w sprawie Regulaminu przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez m.st. Warszawę, <https://www.wtp.waw.pl/wp-content/uploads/sites/2/2019/06/zarz%C4%85dzenie-790-2016-w-sprawie-Regulaminu-przewozu-%C5%9Brodkami-lokalnego-transportu-zbiorowego-organizowanego-przez-m.st.-Warszaw%C4%99.pdf> (dostęp: 3.02.2023 r.).

⁹⁴ K 37/07, Dz.U. z 2008 r. Nr 219, poz. 1408.

⁹⁵ Co prawda w odniesieniu do już nieobowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z 13.01.2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości (Dz.U. z 2006 r. Nr 12, poz. 79).

⁹⁶ Dotyczy to sytuacji, gdy czasu będzie za mało, aby dokonać zmiany rozkładu jazdy i podać do publicznej wiadomości w terminach określonych w rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy.

⁹⁷ Zobowiązany jest też zapewnić podróżnym bez dodatkowej opłaty przewóz do miejsca przeznaczenia przy użyciu własnych lub obcych środków transportowych (przewóz zastępczy).

⁹⁸ Artykuł 18 ust. 3 pr. przew. *a contrario*.

obowiązek informowania pasażerów w każdy możliwy sposób, np. przez ogłoszenia na stronie internetowej przewoźnika. Jeżeli zmiana konieczna jest tuż przed rozpoczęciem podróży, może ona zostać zakomunikowana za pomocą środków nagłośnienia znajdujących się np. na dworcach. Jeśli natomiast przewoźnik wcześniej (np. na kilka dni przed planowaną podróżą) posiada informacje o przeszkodach w przewozie i zna dane kontaktowe podróżnych, np. numery telefonów, adresy e-mailowe czy adresy miejsca pobytu, informacje powinny być przekazane podróżnym z wykorzystaniem tych możliwości⁹⁹.

3. Niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania przez przewoźnika z uwagi na przedwczesny odjazd środka transportowego

Przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej jest niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania. Podstawowy obowiązek przewoźnika w komunikacji regularnej polega na wykonaniu umowy przewozu zgodnie z jej treścią, tzn. dowiezienie pasażera z określonego miejsca A do określonego miejsca B, określonym środkiem transportowym i w czasie wynikającym z rozkładu jazdy. Przedwczesny odjazd w przypadku minutowego rozkładu jazdy ma miejsce, jeśli środek transportowy odjechał przed czasem wskazanym w rozkładzie jazdy (ewentualnie z uwzględnieniem przyjętej tolerancji, o ile informacja o jej istnieniu została należycie pasażerowi zakomunikowana¹⁰⁰). Trudniej natomiast określić, czy mamy do czynienia z przedwczesnym odjazdem w przypadku rozkładu interwałowego, gdyż pasażer nie ma zazwyczaj wiedzy co do tego, kiedy odjechał poprzedni kurs, wie jedynie, ile oczekuje na przystanku i że ewentualnie jest to dłużej niż odstęp wynikający z rozkładu interwałowego. Dlatego w przypadku rozkładów interwałowych w praktyce pasażer będzie powoływał się – o ile w ogóle¹⁰¹ – na opóźnienie odjazdu (a w konsekwencji: opóźnienie przyjazdu do miejsca docelowego), a nie na przedwczesny odjazd.

Przedwczesny odjazd w niektórych sytuacjach skutkuje niewykonaniem zobowiązania, gdy pasażer nie zdążył na pojazd, a w związku z tym nie mógł w ogóle skorzystać z usługi przewozu. W innych sytuacjach przedwczesny odjazd jest tożsamy z nienależytym wykonaniem zobowiązania – pasażer zostanie przewieziony z punktu A do punktu B, ale wyjazd nastąpi za wcześnie. Możliwe jest też, że środek transportowy – po pierwsze – odjedzie z punktu A zbyt wcześnie i – po drugie – przyjedzie do punktu B zbyt późno (np. z powodu bardzo ostrożnej jazdy kierowcy). W takim przypadku zobowiązanie przewoźnika jest nienależycie wykonane w dwojaki sposób i można rozważyć odszkodowanie zarówno za przedwczesny odjazd, jak i opóźniony przyjazd.

⁹⁹ Por. D. Ambrożuk, [w:] *Prawo...*, komentarz do art. 18.

¹⁰⁰ Zostało to określone – optymalnie – na samym rozkładzie jazdy zamieszczonym na przystanku czy stronie internetowej, ewentualnie w regulaminie przewozu.

¹⁰¹ Biorąc pod uwagę częstotliwość kursowania pojazdów w przypadku takich rozkładów i w konsekwencji znikome prawdopodobieństwo poniesienia szkody.

4. Zasada odpowiedzialności

W polskiej doktrynie prawa cywilnego na podstawie unormowań odpowiedzialności odszkodowawczej wyróżnia się następujące zasady odpowiedzialności: winy, bezprawności, ryzyka, absolutną i słuszną¹⁰². Przedstawiona kolejność wyliczenia wiąże się (z wyjątkiem zasady słusznosci) ze stopniem pewności indemnizacji, który zapewnia oparcie odpowiedzialności na danej zasadzie, tzn. stopień ten w przypadku odpowiedzialności na zasadzie winy jest najmniejszy, a przy odpowiedzialności absolutnej osiąga swój szczyt¹⁰³.

W art. 62 ust. 1 pr. przew. nie zostało wyraźnie wskazane, na jakiej zasadzie oparta jest odpowiedzialność przewoźnika za przedwczesny odjazd, a w konsekwencji – czy (a jeśli tak, to kiedy) przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności za szkodę spowodowaną przedwczesnym odjazdem. W doktrynie został wyrażony pogląd, że w przypadku przedwczesnego odjazdu środka transportowego przewoźnik nie ma możliwości uwolnienia się od odpowiedzialności za szkody wywołane tym zdarzeniem¹⁰⁴, czyli innymi słowy, że odpowiedzialność ta ma charakter obiektywny (absolutny)¹⁰⁵. Jest to jednak pogląd zbyt daleko idący, nieuwzględniający tego, że odpowiedzialność obiektywna jest zupełnie wyjątkowa w polskim porządku prawa. Podzielić trzeba stanowisko wyrażone w wyroku TK z 2.12.2008 r.¹⁰⁶, że odpowiedzialność przewoźnika jest oparta na zasadzie winy w każdej postaci, przy czym wina przewoźnika jest domniemana. Na podstawie art. 471 k.c. odpowiedzialność nie jest uzależniona od udowodnienia przez pasażera, że niewykonanie czy nienależyte wykonanie zobowiązania to następstwo okoliczności, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność. Innymi słowy, pasażer nie musi przeprowadzać dowodu na okoliczność winy przewoźnika w przedwczesnym odjeździe środka transportowego, ale to przewoźnik – w celu zwolnienia się od odpowiedzialności – powinien wykazać, że przedwczesny odjazd środka transportowego nie jest następstwem okoliczności, za które ponosiłby odpowiedzialność. Przewoźnik może się zatem teoretycznie uwolnić od odpowiedzialności, podnosząc takie okoliczności jak siła wyższa czy też nastąpienie szkody z wyłącznej winy osoby trzeciej, za którą przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności. Wydaje się też, że – co do zasady – przewoźnik powinien też móc uwolnić się od odpowiedzialności, jeśli o wcześniejszej godzinie odjazdu (względem tej wynikającej z pierwotnego rozkładu jazdy) poinformował pasażera z odpowiednim wyprzedzeniem. W każdej sprawie trzeba zatem, biorąc

¹⁰² Por. M. Kaliński, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, [w:] *Prawo zobowiązań – część ogólna. System Prawa Prywatnego*, t. 6, red. A. Olejniczak, Warszawa 2018, Legalis/el. (dostęp: 3.02.2023 r.).

¹⁰³ M. Kaliński, *Odpowiedzialność...*, [w:] *Prawo...*, t. 6.

¹⁰⁴ K. Wesołowski, [w:] *Prawo...*, komentarz do art. 62.

¹⁰⁵ D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, *Odpowiedzialność za niezachowanie terminu przewozu*, [w:] *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim. Stan obecny i kierunki zmian*, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, Warszawa 2020, LEX/el. (dostęp: 3.02.2023 r.).

¹⁰⁶ K 37/07, Dz.U. z 2008 r. Nr 219, poz. 1408. Tak też T. Szancilo, *Prawo...*, komentarz do art. 62. Wyrok TK nie jest bardzo precyzyjny, bo pojawia się w nim również stwierdzenie, że „przewoźnik odpowiada za szkodę poniesioną przez podróżnego wskutek przedwczesnego odjazdu, bez względu na winę lub jej brak, a zatem odpowiada na zasadzie ryzyka, z ograniczeniem możliwości egzoneracyjnych”.

pod uwagę wszystkie okoliczności, zbadać, czy powiadomienie o przedwczesnym odjeździe zostało dokonane z wystarczającym wyprzedzeniem. Uwzględnia się też to, o ile czasu przesuwają się moment odjazdu, tzn. im większa ma być zmiana, tym wcześniej powinna być notyfikowana pasażerowi, jeśli przewoźnik chce się zwolnić od odpowiedzialności. Jakimś odniesieniem może być w tej kwestii cytowany już wyżej wyrok w sprawach połączonych C-146/20, C-188/20, C-196/20 i C-270/20 Azurair¹⁰⁷. Terminy te nie mogą jednak być bezrefleksyjnie przeniesione na sprawy toczące się na gruncie prawa krajowego.

5. Szkoda po stronie pasażera, powstała w wyniku przedwczesnego odjazdu

Warunkiem odpowiedzialności odszkodowawczej jest wystąpienie szkody po stronie pasażera. Pod pojęciem „szkoda” rozumie się uszczerbek, jakiego ktoś doznaje w sferze swego majątku albo osobowości na skutek zdarzeń naruszających jego autonomię, czyli możliwość decydowania o sobie i o sferze własnych interesów¹⁰⁸. Jest to temat bardzo złożony i z uwagi na ramy opracowania możliwe jest jedynie poczynienie krótkich uwag natury terminologicznej, bez pogłębionej analizy różnych stanowisk.

Szkoda może mieć charakter majątkowy i niemajątkowy. Podział ten jest oparty na kryterium sfery, w której występują skutki zdarzenia szkodzącego. Jeśli skutki odzwierciedlą się w sferze majątku, to powstanie szkoda majątkowa, a jeśli w sferze osobowości poszkodowanego, to powstanie szkoda niemajątkowa. W ramach szkody majątkowej wyróżnia się *damnum emergens*, czyli szkodę w postaci rzeczywistych strat, oraz *lucrum cessans*, która przejawia się w utraconych korzyściach. Inaczej mówiąc, *damnum emergens* to pomniejszenie aktywów lub zwiększenie pasywów, zaś *lucrum cessans* obejmują wartość aktywów, które nie weszły do majątku wskutek zdarzenia wyrządzającego szkodę, oraz wartość pasywów, które się wskutek tego zdarzenia nie zmniejszyły. Do określenia szkody niemajątkowej używane jest natomiast słowo „krzywda”, a odszkodowanie należne za tę szkodę zwane jest zadośćuczynieniem pieniężnym¹⁰⁹. Jednocześnie część doktryny precyzuje, że krzywda to uszczerbek niemajątkowy wynikający z naruszenia dóbr osobistych uprawnionego, podczas gdy szkoda niemajątkowa ma szersze znaczenie – obejmuje poza krzywdą również te przypadki uszczerbku niemajątkowego, które nie stanowią skutków naruszenia dóbr osobistych¹¹⁰. Ponadto istnieją różne stanowiska co do tego, czy naprawienie szkody niemajątkowej możliwe jest tylko w przypadku

¹⁰⁷ Por. przypis 19.

¹⁰⁸ B. Fuchs, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 3, *Zobowiązania. Część ogólna (art. 353–534)*, red. M. Fras, M. Habdas, Warszawa 2018, LEX/el., art. 361 (dostęp: 3.02.2023 r.).

¹⁰⁹ G. Karaszewski, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, red. J. Ciszewski, P. Nazaruk, LEX/el. 2022, art. 361 (dostęp: 3.02.2023 r.).

¹¹⁰ Por. M. Kaliński, *Odpowiedzialność...*, [w:] *Prawo...*, t. 6.

odpowiedzialności deliktowej¹¹¹, czy też także w przypadku odpowiedzialności kontraktowej¹¹². Przeważają zwolennicy poglądu, że naprawienie szkody niemajątkowej nie jest możliwe w ramach reżimu kontraktowego. Ich oponenci uznają takie podejście za krzywdzące dla wierzycieli. W precedensowym wyroku z 17.12.2004 r. SN uznał¹¹³, że nienależyte wykonanie umowy (polegające na dostarczeniu wadliwego aparatu ortopedycznego) w okolicznościach danej sprawy może być także czynem niedozwolonym. Podkreślił, że jeżeli sprzedawca takiego urządzenia nie usuwa niezwłocznie jego wadliwości, a kolejne próby jego naprawy nie przywracają temu urządzeniu właściwej jakości, co jednocześnie naraża człowieka dotkniętego kalectwem na dodatkowy wysiłek i poważane cierpienia, takie zachowanie sprzedawcy wypełnia znamiona czynu niedozwolonego. W konsekwencji SN uznał, że kupującemu należy się zadośćuczynienie za poniesioną krzywdę. Biorąc to wszystko pod uwagę, przede wszystkim zajmę się szkodą majątkową powstałą w wyniku przedwczesnego odjazdu. Jedynie marginalnie wspomnę o ewentualnej szkodzie niemajątkowej.

Artykuł 62 ust. 1 pr. przew. nie wprowadza – inaczej niż rozporządzenia unijne dotyczące odpowiedzialności za opóźnienie lotu/rejsu/kursu – odpowiedzialności zryczałtowanej bez konieczności wykazywania przez pasażera poniesionej szkody. Oznacza to po pierwsze, że w art. 62 pr. przew. brak jest jakiegokolwiek ograniczenia co do wysokości odszkodowania należnego pasażerowi. Zgodnie zatem z ogólnymi zasadami wynikającymi z k.c. (art. 361 § 2 k.c.) przewoźnik odpowiedzialny jest do naprawienia szkody majątkowej w pełnej jej wysokości, czyli odpowiada zarówno za *damnum emergens*, jak i za *lucrum cessans*. Po drugie zaś, w świetle prawa polskiego, szkodę wykazać powinien pasażer.

Dość oczywista wydaje się szkoda pasażera, który nie zdążył na przedwczesny odjazd środka transportowego. Taki przedwczesny odjazd może dla pasażera oznaczać konieczność długiego oczekiwania na kolejny pojazd danej linii (co wiąże się z niedogodnościami oraz ze znacznie późniejszym przybyciem do celu) lub nawet rezygnację z podróży (gdy dana linia kursuje bardzo rzadko). W konsekwencji pasażer może nie dotrzeć (w ogóle lub na czas) np. na wizytę u lekarza czy do pracy. Szkodą może być wówczas koszt opłaconej wcześniej wizyty lekarskiej (której nie udało się już odwołać czy przełożyć) lub utraconego zarobku. Szkoda pasażera może także polegać na tym, że – zamiast skorzystać z kursu, na który miał wykupiony bilet – będzie musiał ponieść dodatkowe koszty (tj. kupić bilet u innego przewoźnika w publicznym transporcie zbiorowym czy opłacić np. taksówkę).

Teoretycznie przedwczesny odjazd środka transportu – powodujący, że pasażer nie mógł skorzystać z przejazdu i nie dotarł na czas do celu – może skutkować

¹¹¹ Artykuły 445 i 448 k.c.

¹¹² Jedyną bezsporną sytuację, gdy zadośćuczynienie za krzywdę *de lege lata* przewidziane jest w ramach reżimu odpowiedzialności kontraktowej, określa art. 50 ust. 2 ustawy z 24.11.2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (tekst jedn.: Dz.U. z 2022 r. poz. 511 ze zm.). Jest to tzw. zadośćuczynienie za zmarnowany urlop. Por. też uchwała SN z 19.11.2010 r., III CZP 79/10, OSNC 2011/4, poz. 41.

¹¹³ II CK 300/04, LEX nr 146416.

tym, że zostaną naruszone dobra osobiste pasażera. Dobra osobiste to dobra niemajątkowe przysługujące każdemu człowiekowi, związane z jego indywidualnym istnieniem. Artykuł 23 k.c. zawiera katalog dóbr osobistych. Ma on jednak charakter otwarty, bowiem w toku rozwoju cywilizacyjnego ciągle przybywa nowych dóbr, które można tu zaklasyfikować. Katalog ten obejmuje: zdrowie, wolność, nazwisko, godność, swobodę sumienia, twórczość artystyczną, naukową, tajemnicę korespondencji, prawo do prywatności, a także prawo do kultu po osobie zmarłej czy prawo do pochowania osoby bliskiej¹¹⁴. Jeśli zatem z powodu przedwczesnego odjazdu środka transportu pasażer nie dotarł na pogrzeb osoby najbliższej, można by zastanawiać się (przy uwzględnieniu wszystkich powyżej przedstawionych wątpliwości dotyczących zakwalifikowania niewykonania umowy jako czynu zabronionego oraz wątpliwości co do istnienia związku przyczynowego – zob. poniżej), czy pasażerowi nie powinno się należeć zadośćuczynienie za poniesioną krzywdę.

Kolejnym zagadnieniem jest to, czy szkodę (a jeśli tak, to jaką) może ponieść pasażer, który zdążył na przedwczesny odjazd środka transportowego. W pewnych specyficznych sytuacjach szkoda ta może zaistnieć. Nawiązując do opinii rzeczniika generalnego w sprawie Azurair, można wskazać, że w wyniku przyśpieszenia odjazdu pasażerowie tracą możliwość swobodnego dysponowania własnym czasem, wypełnienia obowiązków (prywatnych, zawodowych i obywatelskich) oraz zorganizowania podróży zgodnie ze swoimi wymaganiami i preferencjami. Pasażer uprzedzony o wcześniejszym odjeździe zmuszony jest często po podjęcia konkretnych działań, aby zdążyć na ten kurs, np. odwołuje przewidziane spotkania, opuszcza przedwcześnie konferencję, wnioskuje o dodatkowy urlop na czas nieobecności w miejscu pracy, musi znaleźć tymczasowe zakwaterowanie lub zorganizować środki transportu, aby przybyć na czas na dworzec czy przystanek. Na szkodę majątkową pasażera może zatem przykładowo składać się koszt dojazdu na dworzec taksówką, wcześniejszego wymeldowania się z pokoju hotelowego czy utraconego śniadania. Teoretycznie pasażer mógłby doznać także krzywdy (szkody niemajątkowej), choć jej wykazanie, a przede wszystkim wykazanie jej związku przyczynowego z przedwczesnym odjazdem, wydaje się bardzo mało prawdopodobne.

Przedwczesny odjazd środka transportowego może, ale nie musi, powodować przedwczesny przyjazd do miejsca docelowego (z perspektywy konkretnego pasażera). W przypadku przedwczesnego odjazdu skutkującego tak samo przedwczesnym przyjazdem czas podróży nie wydłuża się, zatem pasażer nie ponosi z tego tytułu szkody. Inaczej dzieje się w sytuacji, gdy środek transportowy, który odjechał wcześniej, niżby to wynikało z rozkładu jazdy, dojeżdża do miejsca docelowego o czasie wskazanym w rozkładzie jazdy. Oznacza to, że podróż pasażera trwała dłużej, niż pierwotnie zakładał. Jest to nie tylko pewną niedogodnością, ale może teoretycznie powodować szkodę, gdy pasażer zamierzał odbywać tę podróż, korzystając

¹¹⁴ Por. wyrok Sądu Rejonowego w Kłodzku z 27.09.2013 r., I C 855/12, LEX nr 1905623.

z biletu czasowego. Przykładowo według rozkładu jazdy podróż z przystanku A do przystanku B trwa 86 minut, więc pasażer skasował bilet 90-minutowy (jako wystarczający), a w rzeczywistości (z racji wcześniejszego o 8 minut odjazdu) podróż się wydłużyła się do 94 minut i pasażer musiał (lub przynajmniej wydawało mu się, że musi) skasować dodatkowy bilet. Wówczas ponosi szkodę w wysokości ceny takiego dodatkowego biletu.

6. Adekwatny związek przyczynowy pomiędzy szkodą a przedwczesnym odjazdem środka transportowego

Kolejną przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej jest związek łączący zdarzenie, które uznajemy za przyczynę szkody, z jego skutkiem w dobrach poszkodowanego, tj. szkodą. Podstawową normę w zakresie związku przyczynowego w polskim prawie cywilnym ustanawia art. 361 § 1 k.c. przewidujący, że zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. Użycie słowa „tylko” wskazuje, że celem tego przepisu jest ograniczenie zakresu odpowiedzialności. Stanowi to zatem wyraz aprobaty – przez ustawodawcę – teorii adekwatnego związku przyczynowego¹¹⁵. W kontekście odpowiedzialności za przedwczesny odjazd środka transportu oznacza to, że dłużnik (przewoźnik czy operator) ponosi odpowiedzialność dopiero wtedy, gdy wierzyciel (pasażer) udowodni, że na skutek nienależytego wykonania umowy (albo jej niewykonania) poniósł szkodę, która pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z nienależytym wykonaniem umowy. Ten element analizy jest newralgiczny zarówno w przypadku, gdy pasażer nie zdążył na środek transportu (gdyż ten przedwcześnie odjechał), jak i wówczas, gdy pasażer – powiadomiony o wcześniejszym odjeździe – podjął działania, aby na ten kurs zdążyć. Za normalne następstwa przedwczesnego odjazdu uważane będą takie, których prawdopodobieństwo powstania każdorazowo zwiększa się przez zaistnienie tej przyczyny. Za każdym razem trzeba będzie sprawdzić, czy powstały uszczerbek w majątku pasażera wynikał jedynie z przedwczesnego odjazdu, czy też złożyły się na niego inne okoliczności, a jeśli tak, to czy nie doszło do przerwania związku przyczynowego (*nova causa interveniens*).

7. Podsumowanie

W doktrynie wskazano, że praktyczne zastosowanie art. 62 ust. 1 pr. przew. jest znikome, a w konsekwencji, że wydaje się uzasadniony postulat pominięcia omawianej regulacji w przyszłym polskim unormowaniu umowy przewozu¹¹⁶. I rzeczywiście faktem jest niewielka liczba spraw sądowych, w których pasażer dochodzi takiego

¹¹⁵ Por. M. Kaliński, *Odpowiedzialność...*, [w:] *Prawo...*, t. 6.

¹¹⁶ D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, *Odpowiedzialność...*, [w:] *Umowa...*

odszkodowania (choć szczegółowych statystyk sądowych nie ma)¹¹⁷. Jeśli chodzi o przyczyny tego stanu rzeczy, to można ich wymienić wiele. Główną jest to, że przypadki przedwczesnego odjazdu środków komunikacji regularnej należą do nielicznych (okazują się znacznie rzadsze niż opóźnienia). Kolejną jest to, że sytuacje przedwczesnego odjazdu występują zwykle z przystanków pośrednich. Ponieważ zawarcie umowy przewozu następuje często po zajęciu miejsca w pojeździe, to osoba, która nie zawarła uprzednio z przewoźnikiem umowy przewozu, nie ma możliwości dochodzenia roszczenia. W tym względzie trzeba jednak zauważyć, że – wraz z rozwojem technik informatycznych i możliwością nabywania biletów na konkretny kurs w aplikacjach mobilnych – ta przyczyna może w miarę upływu czasu tracić znaczenie, pod warunkiem że przewoźnicy umożliwią zakup biletów w ten sposób. Najistotniejszymi przyczynami znikomego praktycznego zastosowania art. 62 ust. 1 pr. przew. jest to, że pasażer nie ponosi w takim przypadku szkody (znakomita większość sytuacji, gdy – mimo przedwczesnego odjazdu – zdążył on na przejazd) albo szkoda jest na tyle niewielka, że nie opłaca się jej dochodzić, lub pasażer ma problemy z jej wykazaniem. W związku z powyższym instytucja odszkodowania za przedwczesny odjazd środka transportowego może mieć duże znaczenie praktyczne w przypadku, gdy pasażer byłby zwolniony z udowadniania swej szkody. Dlatego też spodziewać należy się stosunkowo licznych spraw o takie odszkodowanie na podstawie art. 7 rozporządzenia lotniczego w związku z orzeczeniem TSUE w sprawie Azurair.

Jeśli zaś chodzi o odpowiedzialność na podstawie art. 62 ust. 1 pr. przew., to – wbrew przeciwnemu pogładowi przedstawionemu w doktrynie – jest to przepis potrzebny. Gwarantuje on tym nielicznym pasażerom, którzy ponieśli szkodę w wyniku przedwczesnego odjazdu środka transportowego (i są w stanie wykazać tę szkodę oraz jej związek przyczynowy z niewykonaniem / nienależytym wykonaniem umowy), prawo do pełnego odszkodowania. Można się ewentualnie zastanawiać nad tym, czy – analogicznie jak w przypadku przedwczesnych lotów – w przewozach podlegających tylko polskiej ustawie¹¹⁸ pasażer nie powinien mieć w pewnych szczególnych przypadkach prawa do zryczałtowanego odszkodowania za przedwczesny odjazd środka transportowego bez konieczności wykazywania szkody. Nie wydaje się natomiast, że zasadniczym celem art. 62 ust. 1 pr. przew. powinna być prewencja (zniechęcanie przewoźników do przedwczesnych odjazdów), gdyż taką funkcję mają inne regulacje o charakterze publicznoprawnym¹¹⁹.

¹¹⁷ Istnieją jednak statystyki, które są sporządzane przez poszczególnych przewoźników czy operatorów zgodnie z art. 48 u.p.t.z. lub postanowieniami rozporządzeń unijnych, np. zgodnie z art. 28 starego rozporządzenia kolejowego (art. 29 nowego rozporządzenia kolejowego). Na przykład ze sprawozdania z realizacji norm jakości usług za rok 2020 spółki Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. wynika, że przyjętych skarg i reklamacji w okresie od 1.01.2020 r. do 31.12.2020 r. w tych kolejach było 529 z tytułu opóźnienia pociągu, a jedynie 12 z tytułu przedwczesnego odjazdu. Por. <https://www.mazowieckie.com.pl/sites/default/files/docs/Sprawozdanie%20z%20realizacji%20norm%20jako%C5%9Bci%20us%C5%82ug%20za%20rok%202020%20Sp%C3%B3%C5%82ki%20KM.pdf> (dostęp: 3.02.2023 r.).

¹¹⁸ Chodzi tu zatem o transport konny, transport autobusowy do 250 km oraz miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe przewozy osób. Co do szczegółów por. wprowadzenie.

¹¹⁹ Por. np. przywoływany już wcześniej art. 92a ust. 1 u.t.d. w związku z załącznikiem nr 3 do tej ustawy.

Bibliografia

1. Ambrożuk D., [w:] *Prawo przewozowe. Komentarz*, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, LEX/el. 2019.
2. Ambrożuk D., Dąbrowski D., Garnowski K., Wesołowski K., *Odpowiedzialność za niezachowanie terminu przewozu*, [w:] *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim*, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, LEX/el. 2020.
3. Ambrożuk D., *Wielowarstwowość regulacji prawnej; uwagi na tle unormowania umowy przewozu w prawie krajowym*, [w:] *O pojmowaniu prawa i prawoznawstwa. Profesorowi Stanisławowi Czepicie in memoriam*, red. E. Cała-Wacinkiewicz, Z. Kuniewicz, B. Kanarek, Warszawa 2021.
4. Bauer K., *Badania tolerancji dla odjazdów punktualnych w miejskiej komunikacji zbiorowej na przykładzie Kielc*, Transport Miejski i Regionalny 2015, nr 2, https://www.researchgate.net/publication/303646578_Badania_tolerancji_dla_odjazdow_punktualnych_w_miejskiej_komunikacji_zbiorowej_na_przykladzie_Kielc.
5. Fuchs B., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 3, *Zobowiązania. Część ogólna (art. 353–534)*, red. M. Fras, M. Habdas, LEX/el. 2018.
6. Górski W., Żabski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 1990.
7. Jaworski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, LEX/el. 2012.
8. Kaliński M., *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, [w:] *Prawo zobowiązań – część ogólna. System Prawa Prywatnego*, t. 6, red. A. Olejniczak, Warszawa 2018.
9. Karaszewski G., [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, red. J. Ciszewski, P. Nazaruk, LEX/el. 2022.
10. *Kiedy i na jakich warunkach dzieci do lat 4 podróżują za darmo?*, <https://utk.gov.pl/pl/pasazerowie/kolejowe-faq/osoby-z-dziecmi-i-kobie/17590,Kiedy-i-na-jakich-warunkach-dzieci-do-lat-4-podrozuja-za-darmo.html>.
11. Łętowska E., *Multicentryczność współczesnego systemu prawa i jej konsekwencje*, Państwo i Prawo 2005, nr 4.
12. Misiejko A., *Charakter prawny regulaminu przewozu*, [w:] *Publiczny transport zbiorowy. Przewodnik dla organów samorządu terytorialnego*, A. Misiejko, LEX/el. 2020.
13. Misiejko A., *Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w przewozach o charakterze użyteczności publicznej*, [w:] *Publiczny transport zbiorowy. Przewodnik dla organów samorządu terytorialnego*, A. Misiejko, LEX/el. 2020.
14. Modrzejewski A.K., [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. P. Wajda, M. Wierzbowski, LEX/el. 2014.
15. *Sprawozdanie z realizacji norm jakości usług za rok 2020 spółki Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.*, <https://www.mazowieckie.com.pl/sites/default/files/docs/Sprawozdanie%20z%20realizacji%20norm%20jako%20C5%9Bci%20us%20C5%82ug%20za%20rok%202020%20Sp%20C3%B3%20C5%82ki%20KM.pdf>.
16. Strachowska R., *Ustawa o transporcie drogowym. Komentarz*, LEX/el. 2012.
17. Szanciło T., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Legalis/el. 2008.
18. Wach A., [w:] *Publiczny transport zbiorowy. Komentarz*, B. Kwiatek, A. Wach, K. Wach, LEX/el. 2021.

19. Wach K., [w:] *Publiczny transport zbiorowy. Komentarz*, B. Kwiatek, A. Wach, K. Wach, LEX/el. 2021.
20. Wach-Pawliczak M., *Odszkodowanie za spóźniony autobus. Niebezpieczny precedens?*, <https://wach-pawliczak.pl/odszkodowanie-za-spozniony-autobus-niebezpieczny-precedens/>.
21. Wesołowski K., [w:] *Prawo przewozowe. Komentarz*, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, LEX/el. 2019.
22. Wesołowski K., *Rec.: W. Górski, A. Żabski, Prawo przewozowe. Komentarz, Warszawa 1990*, Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 1990, nr 7.
23. Wróblewska M., [w:] *Ustawa o finansach publicznych. Komentarz prawnofinansowy*, red. H. Dzwonkowski, G. Gołębiowski, Warszawa 2014.