

Organizator nie zawsze odpowiada za spóźnienie autobusu

Autobusy się spóźniają. Nie da się tego uniknąć. Czasami przez spóźnienie autobusu pasażer nie zdążył na pociąg albo zamawia taksówkę, żeby na niego zdążyć. A potem domaga się od organizatora komunikacji publicznej zwrotu poniesionych kosztów na drugi bilet kolejowy lub na taksówkę. Jak ocenić zasadność takich roszczeń pod względem prawnym?

Tekst **JĘDRZEJ KLATKA**

Fakty: Sąd Okręgowy w Katowicach jako sąd drugiej instancji w sierpniu 2016 roku rozpatrzył sprawę pewnego pasażera, który **nie zdążył na pociąg z powodu spóźnienia autobusu komunikacji miejskiej**. Pasażer pozostawił sobie zaledwie 12 minut na przesiadkę z dworca autobusowego na pociąg (zgodnie z rozkładem jazdy autobus miał przyjechać o godz. 8.47, a pociąg odjechał o godz. 8.59). Autobus przyjechał na dworzec kolejowy o godz. 8.59, zatem spóźnił się dokładnie 12 minut (pomimo że z przystanku początkowego wyjechał punktualnie) i pasażer na pociąg nie zdążył. W tej sytuacji kupił u konduktora następnego pociągu drugi bilet, za który zapłacił 70 zł, i domagał się zwrotu tej kwoty od organizatora publicznego transportu zbiorowego, który – jak twierdził pasażer będący adwokatem – dopuścił się „nienależytego wykonania umowy przewozu”.

Analiza prawna: na wstępie trzeba zauważyć, że w omawianej sprawie **doszło do zawarcia umowy przewozu** między pasażerem a organizatorem komunikacji, ponieważ pasażer skasował bilet jednorazowy i zajął miejsce w autobusie (zgodnie z art. 16 ust. 1 prawa przewozowego 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 trans-

portowego, a w razie ich nieustalenia – przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym).

Inaczej będzie, jeżeli kurs wypadnie, to znaczy pasażer, który miał zamiar odbyć podróż, w ogóle nie wsiądnął do autobusu, ponieważ ten nie przyjechał. Nawet jeżeli pasażer ma bilet okresowy albo kupił jednorazowy bilet elektroniczny (np. przez telefon komórkowy) to samo nabycie biletu nie wystarcza, jeśli bilet nie zawiera wszystkich danych niezbędnych do ustalenia konkretnej umowy przewozu między konkretnymi podmiotami (przewoźnikiem i podróżnym). Takimi właśnie biletami są te stosowane w komunikacji miejskiej, tj. bilety jednorazowe, wieloprzejazdowe, bilety okresowe i abonamentowe. Bilety te wskazują jedynie, że została uiszczona określona kwota (należność) za określoną lub nieokreśloną liczbę przejazdów, w określonym lub nieokreślonym czasie. O terminie przejazdu i rodzaju środka transportowego decyduje sam podróżny – **przez zajęcie miejsca w konkretnym środku transportowym. Dopiero wówczas dochodzi do zawarcia umowy przewozu.** Strony zawierają umowę w sposób do rozumiany, w wyniku zachowania się podróżnego i przystąpienia przewoźnika do jej wykonania¹. W literaturze wskazuje się także, że często **dla potwierdzenia woli zawarcia umowy ze strony podróżnego (oznaczenia konkretnej umowy) niezbędne jest wykonanie wskazanej przez przewoźnika czyn-**

► Streszczenie

Autor, na przykładzie wyroku Sądu Okręgowego w Katowicach, dokonuje analizy prawnej kwestii związanych z odszkodowaniem, którego od przewoźnika publicznego domaga się pasażer na skutek opóźnienia się autobusu. W artykule przybliżono najpierw, jakie przesłanki muszą zaistnieć, aby doszło do zawarcia umowy przewozu między pasażerem a organizatorem komunikacji. Następnie dowiadujemy się, w jakich przypadkach przewoźnik ponosi odpowiedzialność za niewywiązanie się z takiej umowy (spóźnienie, które rodzi konkretne skutki), a kiedy takiej odpowiedzialności nie ponosi.

► **Słowa kluczowe:** organizator komunikacji, umowa przewozu, roszczenia pasażera

► Summary

Public Transport Organiser Is Not Always Responsible For A Delayed Bus

The author, using the example of District Court in Katowice judgement, performs a legal analysis of issues related to the compensation, requested from a public carrier by a passenger as a result of delayed bus. The paper first introduces the premises, which must occur to conclude a passage contract between a passenger and a transport organiser. Then we learn in which cases the carrier is liable for non-performance of such contract (a delay, which results in specific effects), and when he is not.

► **Keywords:** transport organiser, passage contract, passenger claims



foto. Arkadiusz Ławrywianiec

ności faktycznej, zazwyczaj chodzi o skasowanie (oznaczenie datą, godziną, numerem lub kodem przejazdu itp.) w przeznaczonym do tego urządzeniu. Jeśli bilet powinien być skasowany przed wejściem do środka transportowego (na przykład przy wejściu na peron metra), wówczas możemy mówić o zawarciu umowy przewozu przez spełnienie innych określonych przez przewoźnika warunków dostępu do środka transportowego. Jeżeli przewoźnik takich lub innych warunków dostępu do środka transportowego nie ustalił, **umowę przewozu uważa się za zawartą z chwilą, kiedy podróżny zajął miejsce w danym środku transportowym**².

Jeżeli więc pasażer nie wsiadł do autobusu, który nie przyjechał, to umowa przewozu nie jest zawarta. Skoro umowa nie jest zawarta, to pasażer nie może dochodzić roszczeń ani w oparciu o art. 62 ust. 2 Prawa przewozowego, ani w oparciu o art. 471 Kodeksu cywilnego (tzw. odpowiedzialność kontraktowa).

Jeżeli jednak pasażer kupił bilet i zajął miejsce w autobusie, to między pasażerem a emitentem biletu została zawarta **umowa przewozu**, która **powinna być wykonana należycie, to znaczy autobus powinien jechać punktualnie, zgodnie z rozkładem jazdy**. Rozkład jazdy powinien być realny, czyli dostosowany do średniego czasu przejazdu na danym odcinku. Jak bowiem wskazał Sąd Okręgowy w Katowicach w wyroku z 16 sierpnia 2016 roku, *czas przejazdu musi być tak ustalony, aby z jednej strony autobus bez potrzeby nie stał na przystankach oczekując na godziny odjazdu, a z drugiej strony aby ten czas był realny z punktu widzenia średniego czasu przejazdu na danym odcinku*.

Zgodnie z art. 62 ust. 2 Prawa przewozowego³: *przewoźnik odpowiada za szkodę, jaką poniósł podróżny wskutek opóźnionego przyjazdu lub odwołania regularnie kursującego środka transportowego*. Jak wskazuje się w komentarzu do *Prawa przewozowego*, grani-

Przewoźnik lub organizator nie odpowie za nienależyte wykonanie umowy, np. opóźnienie pojazdu, jeśli wynika ono z okoliczności, na które nie miał wpływu

*ce odpowiedzialności muszą być ustalone na podstawie ogólnych zasad odpowiedzialności kontraktowej zawartych w kodeksie cywilnym (art. 471 i n. KC)*⁴.

Z kolei zgodnie z art. 471 Kodeksu cywilnego: *dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania*. W praktyce oznacza to, że pasażer dochodzący roszczeń z tytułu nienależytego wykonania umowy przewozu musi udowodnić:

- fakt poniesienia szkody,
- wysokość szkody,
- tzw. normalny (adekwatny) związek przyczynowy pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa komunikacyjnego a szkodą poniesioną przez pasażera.

Pasażer komunikacji miejskiej, który z powodu spóźnienia autobusu spóźnił się na pociąg, udowodnił:

- fakt poniesienia szkody – przedstawiając bilet kolejowy na kolejny pociąg,
- wysokość szkody – na bilecie kolejowym wystawionym przez konduktora była cena 70 zł,
- normalny (adekwatny) związek przyczynowy – gdyby autobus się nie spóźnił, to zdążyłby na poprzedni pociąg, na który miał kupiony bilet i nie musiałby kupować drugiego biletu kolejowego.

Czy to znaczy, że organizator komunikacji odpowiada za tę szkodę? Niekoniecznie. Artykuł 471 Kodeksu cywilnego stanowi dalej: *dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi*. Oznacza to, że odpowiedzialność przewoźnika czy organizatora komunikacji nie ma charakteru abso-



Pasażer winien był uwzględnić, że może dojść do nieznacznego opóźnienia autobusu, który porusza się w ścisłym centrum miasta w porze porannego szczytu komunikacyjnego.

lutnego⁵. **Przewoźnik lub organizator uniknie odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.** Co może być taką okolicznością? Przede wszystkim **korki na drodze**. Przewoźnik lub organizator musi więc udowodnić, że kierowca nie opóźniał złośliwie przejazdu, tylko że opóźnienie było następstwem warunków drogowych, jakie w danym momencie panowały, a cała podróż przebiegała zgodnie z realnymi możliwościami drogowymi w danej chwili.

Jak to udowodnić? Przez porównanie z innymi kursami autobusów na tej samej trasie, w tym samym dniu i o tej samej godzinie. Jeżeli bowiem występuje korek, to powoduje on opóźnienie nie tylko pojedynczego autobusu, ale wielu kursów. Jeżeli autobusy są wyposażone w nadajniki GPS, które rejestrują, w którym miejscu znajdował się pojazd w danym dniu o danej godzinie, to analiza kursów innych autobusów, które w tym samym czasie jechały w kierunku tego samego przystanku (w omawianej sprawie: na dworzec kolejowy w Katowicach) pozwoli w sposób nie budzący wątpliwości ustalić, czy był zator drogowy powodujący opóźnienie wielu kursów, czy takiego zatoru nie było. Nawet jeżeli nie ma GPS w autobusach, to przewoźnik lub organizator może posłużyć się przed sądem innymi dokumentami, których treść odzwierciedla warunki drogowe, takimi jak karty drogowe autobusów, raporty kierowców itp.

W toku postępowania dowodowego w opisywanej przez mnie sprawie sąd weryfikował, **czy autobus punktualnie wyjechał z przystanku początkowego** oraz **czy rozkład jazdy był realny**. Autobus, którym podróżował pasażer, który spóźnił się na pociąg, w drodze powrotnej z dworca kolejowego do przystanku początkowego „nadgonił” 7 minut, zmniejszając opóźnienie z 12 do 5 minut. Ten argument przekonał sąd, że skoro w drodze powrotnej możliwe było pokonanie tej samej trasy w 20 minut, to rozkład jazdy przewidujący 25 minut był realny i poprawnie skonstruowany. W ocenie sądu rozkład jazdy nie może z góry zakładać, że korki wystąpią, bo wtedy autobus niepotrzebnie stałby na przystankach, oczekując na rozkładowe godziny odjazdu, wywołując zakłócenia w ruchu drogowym i frustrację pasażerów.

Rozkład jazdy musi być dostosowany do średniego czasu przejazdu na danym odcinku. Jeżeli rozkład jazdy jest dostosowany do średniego czasu przejazdu na danym odcinku i autobus punktualnie wyjechał z przystanku początkowego, to nie można stawiać zarzutu, że spóźnienie autobusu jest następ-

stwem okoliczności, za które odpowiada przewoźnik lub organizator.

Zgodnie z art. 471 *Kodeksu cywilnego*: *dłużnik, którego obciąża domniemanie winy, może uniknąć odpowiedzialności przez wykazanie, że przy wykonywaniu umowy przewozu dolożył należytej staranności, a więc, że nie doprowadził do szkody w sposób zawiniony.*

Jak wskazał Sąd Okręgowy w Katowicach w wyroku z 16 sierpnia 2016 roku, może dojść do zwolnienia przewoźnika lub organizatora z odpowiedzialności, mimo że nie zostanie ustalona konkretna przyczyna spóźnienia autobusu. Sąd nie miał wątpliwości, że kierowca autobusu poruszał się zgodnie z istniejącymi wówczas na drodze możliwościami. Nie sposób ustalić, co było przyczyną zatoru drogowego tamtego dnia. Skoro autobus przyjechał z 12-minutowym opóźnieniem, to było to zdaniem sądu w sposób oczywisty następstwem warunków drogowych, jakie panowały w danym momencie. Autobus przyjechał z opóźnieniem z przyczyn niezależnych od organizatora komunikacji. Z tego powodu w prawomocnym wyroku **sąd okręgowy oddalił powództwo pasażera o odszkodowanie za spóźnienie autobusu.**

Niezależnie od powyższego, Sąd Okręgowy podzielił argument pełnomocnika organizatora komunikacji, że do powstania szkody doszło w wyniku **błędniego oszacowania przez pasażera czasu, jaki będzie potrzebny na przejazd.**

Zdaniem sądu pasażer, znając lokalne warunki drogowe i wiedząc, że w rejonie dworca kolejowego w Katowicach nie ma wydzielonego pasa ruchu wyłącznie dla autobusów, powinien był uwzględnić, że może dojść do nieznacznego opóźnienia autobusu, który porusza się w ścisłym centrum miasta w porze porannego szczytu komunikacyjnego. Sąd ocenił, że podstawową przyczyną szkody pasażera, który musiał kupić drugi bilet na pociąg, było pozostawienie sobie zaledwie 12 minut na przesiadkę z autobusu na pociąg oraz nieuwzględnienie możliwości zatorów drogowych, które w dużych miastach nie należą do sytuacji wyjątkowych. Tym samym sam pasażer przyczynił się do powstania szkody, co zgodnie z art. 362 *Kodeksu cywilnego* może wpłynąć na zmniejszenie obowiązku naprawienia szkody stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. ■



Jędrzej Klatka | Radca prawny
Kancelaria Radców Prawnych Klatka i Partnerzy
Katowice

¹ T. Szancilo, *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa 2008, str. 104-105; tak samo A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa 2002, str. 41.

² A. Kolarski, dz. cyt., str. 41.

³ W brzmieniu uwzględniającym wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 2 grudnia 2008 roku, K 37/07.

⁴ D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesółowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, LEX 2014.

⁵ Zarówno w komentarzach do *Prawa przewozowego*, jak i w wyroku Sądu Okręgowego w Katowicach z 16 sierpnia 2016 roku.