

Siła wyższa nie wyłącza prawa do częściowego zwrotu ceny biletu.

Glosa do wyroku TSUE z 26 września 2013 r.
w sprawie C-509/11 *ÖBB-Personenverkehr AG*

I. Wstęp

Przedmiotem niniejszej glosy jest orzeczenie TSUE z 26 września 2013 r.¹, które zostało wydane w trybie prejudycjalnym na wniosek austriackiego sądu administracyjnego (*Verwaltungsgerichtshof*), w postępowaniu wszczętym przez przedsiębiorstwo kolejowe *ÖBB-Personenverkehr AG* z siedzibą w Austrii, przy udziale *Schienen-Control Kommission* (Komisja Nadzoru Sieci Kolejowej) oraz *Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie*. Wydany w trybie art. 267 TFUE² wyrok, będący dopiero drugim orzeczeniem TSUE dotyczącym regulacji rynku kolejowego w obszarze ochrony praw pasażerów³, ma istotne znaczenie nie tylko dla podróżnych oraz przedsiębiorstw kolejowych, lecz także wywiera istotny wpływ na interpretację przepisów przez właściwe w tym zakresie organy – w Polsce przede wszystkim przez Prezesa UTK jako organu właściwego m.in. w sprawach regulacji i ochrony praw pasażerów⁴ oraz sądy.

Orzeczenie, w którym TSUE zinterpretował treść dwóch przepisów (tj. art. 30 ust. 1 oraz art. 17) rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym⁵ (dalej: Rozporządzenie 1371), potwierdziło jednocześnie wykładnię wskazanych wyżej norm, przyjętą przez Prezesa UTK, a ponadto miało również wpływ na zmianę stosowanej dotąd polityki rozpatrywania reklamacji przez jedno z polskich przedsiębiorstw kolejowych⁶. TSUE uznał bowiem, że pasażerowie mają prawo do częściowego zwrotu ceny biletu kolejowego w razie znacznego opóźnienia, nawet gdy opóźnienie spowodowane jest działaniem siły wyższej. Ponadto TSUE stwierdził, że przewoźnik nie może, w celu uwolnienia się od obowiązku zwrotu ceny biletu, powoływać się na przepisy prawa międzynarodowego zwalniające go, w razie działania siły wyższej, z obowiązku naprawienia szkody spowodowanej opóźnieniem.

Celem niniejszej glosy jest prezentacja poglądów TSUE, wyrażonych na tle zadanych pytań prejudycjalnych, w odniesieniu zarówno do stanu faktycznego zawisłej sprawy, jak i norm prawnych,

¹ Wyr. TSUE z 26.09.2013 r. w sprawie C-509/11 *ÖBB-Personenverkehr AG*, niepubl.

² Wersja skonsolidowana: Dz. Urz. UE 2008 C 115/47 ze zm.

³ Pierwszym orzeczeniem był wyr. TSUE z 22.11.2012 r. w sprawie C-136/11 *Westbahn Management GmbH v. ÖBB-Infrastruktur AG* (LEX nr 1227114), dotyczący m.in. obowiązku przekazywania pasażerom informacji o głównych możliwościach przesiadek oraz współpracy w tym zakresie pomiędzy zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi.

⁴ Szerzej na temat kompetencji oraz statusu prawnego Prezesa UTK: A. Wiktorowska, *Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Zagadnienia administracyjnoprawne*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.

⁵ Rozporządzenie z 23.10.2007 r. (Dz. Urz. UE 2007 L 315/14 ze zm.).

⁶ Z uwagi na fakt, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25.05.2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. Nr 117, poz. 683), wyłączyło stosowanie niektórych przepisów rozporządzenia 1371 w stosunku do kolejowych krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń położonych poza granicami UE, przepis art. 17 rozporządzenia 1371 ma zastosowanie do połączeń wykonywanych ze stacjami położonymi na obszarze UE, a w odniesieniu do połączeń krajowych – tylko w pociągach Express InterCity oraz EuroNight. Ww. rozporządzenie traci moc z dniem 03.12.2014 r.

które TSUE wziął pod uwagę przy wydaniu rozstrzygnięcia. Ponadto podjęta zostanie próba oceny trafności argumentów przedstawionych przez TSUE w przedmiotowym wyroku, zwłaszcza z uwzględnieniem możliwych jego skutków oraz potencjalnego wpływu nie tylko na pozycję stron umowy przewozu, lecz także na działalność regulacyjną oraz nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów, sprawowany przez Prezesa UTK.

II. Stan faktyczny

Analizowany wyrok został wydany w trybie prejudycjalnym. *ÖBB-Personenverkehr AG*, jako przedsiębiorstwo kolejowe w rozumieniu art. 3 pkt 1 Rozporządzenia 1371, w stosowanych przez siebie taryfach określiło ogólne warunki wykonywanych przez siebie umów przewozowych, w tym regulacje dotyczące odszkodowań, o których mowa w art. 17 Rozporządzenia 1371. Decyzją z 6 grudnia 2010 r. *Schiene-Control Kommission* nakazała *ÖBB-Personenverkehr AG* zmianę postanowień dotyczących warunków przyznawania odszkodowań. W szczególności przedsiębiorstwo kolejowe miało uchylić postanowienie, na mocy którego prawo do odszkodowania lub zwrotu kosztów w związku z opóźnieniem pociągu nie przysługuje w przypadku:

- winy podróżnego;
- zachowania osoby trzeciej, którego przewoźnik, mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności, nie mógł uniknąć i którego skutkom nie mógł zapobiec;
- zaistnienia okoliczności zewnętrznej w stosunku do ruchu kolei, których przewoźnik, mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności, nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec;
- ograniczeń ruchu kolejowego wskutek strajku, jeżeli podróżny został o tym odpowiednio poinformowany;
- jeżeli przyczyną opóźnienia są usługi transportowe, które nie stanowią części umowy przewozu.

Następstwem ww. decyzji było wniesienie przez *ÖBB-Personenverkehr AG* skargi do *Verwaltungsgerichtshof*. Jak wynika z opinii Rzecznika Generalnego Niila Jääskinena⁷, złożonej w przedmiotowym postępowaniu, skarga przewoźnika złożona na decyzję *Schiene-Control Kommission* dotyczyła przede wszystkim faktu, że – w ocenie skarżącego przedsiębiorstwa – organ wydający tę decyzję nie jest uprawniony do nakazania dokonania zmian warunków umowy z uwagi na ograniczenia wynikające z przepisów austriackiej ustawy o kolei z 1957 r. (*Eisenbahngesetz*). Co więcej, *ÖBB-Personenverkehr AG* w swej skardze podniosło, że wyłączenie zobowiązania do wypłaty odszkodowania w przypadku zaistnienia przesłanki, jaką jest siła wyższa, jest dopuszczalne w świetle przepisów Rozporządzenia 1371. Zdaniem skarżącego przewoźnika, możliwość powołania się na okoliczność siły wyższej w celu uchylenia się od odpowiedzialności jest powszechnie uznaną, ogólną zasadą prawa unijnego.

Z uwagi na zawisły spór austriacki sąd administracyjny stanął przed koniecznością rozstrzygnięcia nie tylko o kompetencjach *Schiene-Control Kommission*, jako organu nadzorującego, lecz także o granicach odpowiedzialności, w tym możliwościach powoływania się na przesłanki egzoneracyjne.

⁷ Opinia przedstawiona 14.03.2013 r., pkt 18.

Zwracając się do TSUE, *Verwaltungsgerichtshof* zadał następujące pytania:

„1. Czy art. 30 ust. 1 zdanie pierwsze Rozporządzenia 1371 należy interpretować w ten sposób, że organ krajowy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia jest uprawniony do wskazania przedsiębiorstwu kolejowemu, którego warunki przyznawania odszkodowań za koszt biletu nie spełniają kryteriów określonych w art. 17 tego rozporządzenia, w sposób wiążący konkretnej treści warunków przyznawania odszkodowań, które przedsiębiorstwo to ma stosować, nawet wtedy, gdy prawo krajowe przyznaje mu jedynie możliwość uznania tego rodzaju warunków przyznawania odszkodowań za bezskuteczne?

2. Czy art. 17 Rozporządzenia 1371 należy interpretować w ten sposób, że przedsiębiorstwo kolejowe może wyłączyć zobowiązanie do zapłaty odszkodowania w przypadkach siły wyższej bądź to w drodze zastosowania *per analogiam* podstaw wyłączenia odpowiedzialności określonych w rozporządzeniach (WE) nr 261/2004, (UE) nr 1177/2010 lub (UE) nr 181/2011, bądź też poprzez zastosowanie podstaw zwolnienia z odpowiedzialności zawartych w art. 32 ust. 2 przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV)⁸ również w razie zaistnienia okoliczności uzasadniających przyznanie odszkodowania?”⁹.

III. Stan prawny

Podstawowym aktem, na którym TSUE oparł swe rozstrzygnięcie, było Rozporządzenie 1371. Trybunał w pierwszej kolejności wskazał na motywy do tego rozporządzenia, a konkretnie na motywy 1–3. Zgodnie z brzmieniem motywu pierwszego do ww. rozporządzenia, w ramach wspólnej polityki transportowej istotne jest zapewnienie ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz podniesienie jakości i efektywności kolejowych usług pasażerskich, aby zwiększyć udział transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu. Natomiast motyw drugi odwołuje się do komunikatu Komisji Europejskiej (KE) „Strategia polityki ochrony konsumentów na lata 2002–2006”. Dokument ten stawia za cel osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów w dziedzinie przewozów. Z kolei w motywie trzecim zaakcentowano, że ponieważ pasażer jest słabszą stroną umowy przewozu, jego prawa powinny podlegać ochronie.

Rozpatrując przedmiotową sprawę, TSUE przywołał ponadto brzmienie trzech innych motywów do Rozporządzenia 1371, tj. motywów szóstego, trzynastego i czternastego. Zgodnie z motywem szóstym, wzmocnienie praw pasażerów w ruchu kolejowym powinno opierać się na istniejącym systemie prawa międzynarodowego w tej dziedzinie, przy czym pożądanym jest rozszerzenie zakresu stosowania Rozporządzenia 1371 tak, aby zapewnić ochronę nie tylko pasażerom w międzynarodowym ruchu kolejowym, lecz także pasażerom w krajowym ruchu kolejowym. Z motywu trzynastego wynika natomiast, że wzmocnione prawa do odszkodowania i pomocy w przypadku opóźnienia, utraty połączenia lub odwołania połączenia międzynarodowego powinny wpłynąć stymulująco na rynek międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych, z korzyścią dla pasażerów. Natomiast motyw czternasty podkreśla, że wskazane jest, by Rozporządzenie 1371 stworzyło system odszkodowań dla pasażerów w przypadku opóźnień,

⁸ Konwencja międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) z 25.02.1961 r., zastąpiona Konwencją o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 09.05.1980 r. (t.j.: Dz. U. z 2007 r., nr 100, poz. 674 ze zm.), zmienioną protokołem wileńskim z 03.06.1999 r., podpisaną w Bernie 23.06.2011 r. z mocą obowiązującą od 01.07.2011 r.

⁹ Z uwagi na obszerność rozważań, a także mając na względzie wagę rozstrzygnięcia TSUE w przedmiocie pytania drugiego, niniejsza glosa dotyczy wyłącznie konkluzji TSUE na tle tego właśnie pytania.

powiązany z odpowiedzialnością przedsiębiorstwa kolejowego na takiej samej zasadzie, jak system międzynarodowy.

Podstawą do rozstrzygnięcia dla TSUE były także motywy dwudziesty drugi oraz dwudziesty trzeci. Zgodnie z pierwszym z nich, państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszenia Rozporządzenia 1371 i zapewnić, aby były one stosowane. Sankcje, które mogą obejmować wypłatę odszkodowania danej osobie, powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Natomiast w myśl motywu dwudziestego trzeciego, ponieważ cele Rozporządzenia 1371 nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, a możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na szczeblu wspólnotowym, UE może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości.

Trybunał oparł analizowany wyrok – co oczywiste – na przepisach *stricte* materialnych Rozporządzenia 1371, tj. na art. 3 (definicje), 6 (wyłączenia), 11 (odesłanie do innych przepisów), 15 (odesłanie w przypadku odpowiedzialności za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania pociągów), 17 (odszkodowanie), 18 ust. 1–3 (informowanie), 30 (organy właściwe), 32 (działanie państw członkowskich) oraz na art. 32 Załącznika I do Rozporządzenia 1371 (odpowiedzialność w razie niedotrzymania rozkładu jazdy).

IV. Wnioski TSUE i ich ocena

W przedmiocie pierwszego pytania zadanego przez austriacki sąd administracyjny, TSUE uznał, że art. 30 ust. 1 akapit pierwszy Rozporządzenia 1371 należy interpretować w ten sposób, że organ krajowy odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów tego rozporządzenia nie może, jeżeli przepisy krajowe tego nie przewidują, narzucić przedsiębiorstwu kolejowemu, którego warunki przyznawania odszkodowania dotyczące zwrotu ceny biletu nie odpowiadają kryteriom ustalonym w art. 17 Rozporządzenia 1371, konkretnej treści takich warunków.

Natomiast w przedmiocie pytania drugiego, które stanowi zasadniczy przedmiot niniejszej glosy, TSUE uznał, że art. 17 Rozporządzenia 1371 należy interpretować w ten sposób, że przedsiębiorstwo kolejowe nie ma prawa zawrzeć w swoich ogólnych warunkach przewozu klauzuli, na mocy której jest ono zwolnione z ciężącego na nim obowiązku przyznania odszkodowania za opóźnienie, jeżeli opóźnienie spowodowane jest działaniem siły wyższej lub jedną z przyczyn wymienionych w art. 32 ust. 2 CIV.

Trybunał, rozpatrując przedstawione pytania, przypomniał, że art. 17 ust. 1 Rozporządzenia 1371 określa minimalne kwoty odszkodowania, obliczane w stosunku do ceny biletu na przejazd, których pasażerowie mogą żądać od przedsiębiorstw kolejowych w razie opóźnienia, tj. 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut oraz 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej. TSUE podkreślił ponadto, że z art. 17 ust. 4 Rozporządzenia 1371 wynika, że pasażerowi nie przysługuje prawo do odszkodowania, jeżeli został on poinformowany o opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli opóźnienie jest krótsze niż 60 minut. Ponadto TSUE przypomniał, że art. 17 ust. 1 akapit pierwszy Rozporządzenia 1371 stanowi, że przy obliczaniu czasu opóźnienia nie uwzględnia się opóźnień, co do których przedsiębiorstwo kolejowe może udowodnić, że zdarzyły się poza terytorium, na którym stosuje się TWE¹⁰.

¹⁰ Dz. U. z 2004 r., nr 90, poz. 864 ze zm.

Trybunał trafnie zauważył, że żaden przepis Rozporządzenia 1371 nie stanowi, że przedsiębiorstwa kolejowe są zwolnione z obowiązku przyznania odszkodowania, o którym mowa w art. 17 ust. 1 tego rozporządzenia, jeżeli opóźnienie spowodowane jest działaniem siły wyższej.

Słusznie TSUE odwołał się do przepisów ujednoczonych CIV, które regulują odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania pociągów. Trybunał, dokonując wykładni omawianych przepisów, odesłał również do wskazanych wcześniej motywów Rozporządzenia 1371, w szczególności do motywu 14. Zgodnie z art. 32 ust. 1 przepisów ujednoczonych CIV, przewoźnik kolejowy odpowiada względem podróżnego za szkody, jakie poniósł podróżny, jeżeli wskutek odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty przez podróżnego połączenia, podróż nie może być kontynuowana tego samego dnia. Odszkodowanie, do którego uzyskania uprawniony jest w takich okolicznościach pasażer w ruchu kolejowym, obejmuje racjonalnie uzasadnione koszty noclegu, a także racjonalnie uzasadnione koszty spowodowane powiadomieniem osób oczekujących na podróżnego w miejscu przeznaczenia. Trybunał trafnie uznał, że cel i zasady wdrożenia przepisów art. 17 Rozporządzenia 1371 oraz art. 32 ust. 1 przepisów ujednoczonych CIV są odmiennie, a zatem system odszkodowania ustanowiony przez unijnego prawodawcę w przepisie art. 17 Rozporządzenia 1371 nie może być utożsamiany z reżimem odpowiedzialności wynikającym z art. 32 ust. 1 przepisów ujednoczonych CIV. Takie rozstrzygnięcie zasługuje na aprobatę, albowiem – jak zauważył również TSUE – odszkodowanie, o którym mowa w art. 17 Rozporządzenia 1371, obliczane na podstawie ceny biletu, ma kompensować cenę zapłaconą przez pasażera w zamian za usługę, która nie została wykonana przez przedsiębiorstwo zgodnie z umową. Jak podkreślił Trybunał, chodzi tu o rodzaj rekompensaty finansowej, mającej ryczałtowy i standardowy charakter, odmiennie niż ma to miejsce w przypadku art. 32 ust. 1 przepisów ujednoczonych CIV, gdzie wymaga się zindywidualizowanej oceny poniesionej szkody. Celnie zatem uznał TSUE, podnosząc, że nie ma w istocie przeszkód, by uznać, że przyznanie pasażerom odszkodowania na podstawie art. 17 Rozporządzenia 1371 nie stoi na przeszkodzie temu, by jednocześnie ci sami pasażerowie wystąpili z roszczeniami odszkodowawczymi na podstawie art. 32 ust. 1 przepisów ujednoczonych CIV lub też w oparciu o przepisy prawa krajowego. Jak dalej uargumentował Trybunał, nie można przyjąć, że podstawy wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika określone w art. 32 ust. 2 przepisów ujednoczonych CIV mają zastosowanie w zakresie art. 17 Rozporządzenia 1371. Kluczowe w tym zakresie wydaje się odwołanie poczynione przez TSUE do prac legislacyjnych nad Rozporządzeniem 1371. Trafnie w wyroku zauważono, że w drugim czytaniu poprawki do Rozporządzenia 1371 Rada UE odrzuciła propozycję, mającą na celu wprowadzenie postanowienia, że art. 32 ust. 2 przepisów ujednoczonych CIV ma zastosowanie m.in. do przepisu art. 17 Rozporządzenia 1371. Zdaniem Trybunału, prawodawca europejski, odrzucając ww. poprawkę, jednoznacznie zdecydował o odmiennym charakterze przytoczonych regulacji oraz o braku przesłanek uzasadniających wprowadzenie możliwości wykorzystania przesłanek egzonerycyjnych przez przedsiębiorstwo kolejowe w sytuacjach, o których mowa w art. 32 ust. 2 przepisów ujednoczonych CIV w kontekście przepisu art. 17 Rozporządzenia 1371.

Notabene, przy okazji rozpatrywania sporu zawisłego przed sądem austriackim, TSUE udzielił odpowiedzi na bardzo ważne pytanie, które ma kluczowe znaczenie dla praktyki organów właściwych do sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów¹¹. Otóż Trybunał stanął

¹¹ Z ang. *National Enforcement Bodies*.

przed koniecznością udzielenia odpowiedzi na pytanie: czy podstawy wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika określone w innych europejskich aktach dotyczących przewozu pasażerów samolotem, statkiem oraz autobusem i autokarem mogą mieć zastosowanie *per analogiam* do transportu kolejowego. Zdaniem Trybunału, sytuacja przedsiębiorców działających w różnych sektorach transportu nie jest porównywalna, ponieważ ze względu na sposób ich funkcjonowania, warunki dostępności oraz rozłożenie sieci poszczególnych typów transportu, środki te nie są zamienne pod względem warunków korzystania z nich. Stąd też, zdaniem TSUE, prawodawca unijny mógł ustanowić odmienne regulacje dotyczące poziomu ochrony konsumentów, zależnie od typu transportu¹². Dlatego, w ocenie Trybunału, nie można mówić w przypadku kolejowych przewozów pasażerskich o stosowaniu *per analogiam* zasad wyłączenia odpowiedzialności przewidzianych w przepisach prawa europejskiego dla innych typów transportu.

Oceniając poglądy wyrażone przez TSUE w przedmiotowym wyroku, należy wyrazić pełną aprobatę tak dla przedstawionych argumentów, jak i ostatecznych konkluzji wynikających z rozważań w odniesieniu do stanu faktycznego zawieszłej sprawy.

Trybunał – w mojej ocenie – trafnie sformułował pewnego rodzaju żelazną zasadę, której efekty były i są widoczne w praktyce *Schiene-Control Kommission* oraz austriackiego sądu administracyjnego, będącego autorem pytań prejudycjalnych kierowanych do TSUE.

Pozytywnie należy ocenić poglądy wyrażone przez TSUE na tle przedmiotowej sprawy. Trybunał, odnosząc stan faktyczny do ram prawnych, mających zastosowanie w niniejszym przypadku, kierował się przede wszystkim motywami Rozporządzenia 1371, które niejako zakreślają cel, istotę i potrzebę tej regulacji. Motywy te w sposób oczywisty i kompleksowy „tłumaczą” sens oraz dążenie do stworzenia szczelnego systemu ochrony praw pasażerów. Nie bez znaczenia jest tutaj również – podkreślana tak wprost w motywie trzecim Rozporządzenia 1371, jak i *opinio iuris* – teza, mająca już niejako charakter zasady, zgodnie z którą to pasażer jest słabszą stroną umowy przewozu.

Należy przy tym zauważyć, że uprawnieniem głównym przysługującym podróżnemu jest prawo żądania od przewoźnika wykonania przewozu zgodnie z treścią umowy określonej w dokumencie przewozowym – w okresie ważności tego dokumentu i na warunkach w nim przewidzianych¹³. Każde odstępstwo od warunków ustalonych w takim dokumencie powinno wiązać się więc z pewną reakcją, konsekwencją po stronie przewoźnika lub pasażera. Jeśli jednak to nie podróżny jest odpowiedzialny za tego typu odstępstwo, a jednocześnie dopełnił wszelkich obowiązków wynikających z przepisów mających zastosowanie do zawartej umowy przewozu, należy oczekiwać, że ciężar odpowiedzialności zostanie przeniesiony na wykonawcę tej umowy, czyli przewoźnika (z wyjątkiem sytuacji, w których odpowiedzialność swą może on wyłączyć).

Odrębnym zagadnieniem w kontekście prawa do przewozu jest samo zawarcie umowy przewozu. Umowa ta dochodzi do skutku według ogólnych zasad odnoszących się do zawierania umów, a ponadto może być także zawarta *per facta concludentia*¹⁴. W tymże kontekście – moim zdaniem – należy upatrywać jednej z przyczyn ww. zasady, zgodnie z którą to pasażer

¹² Por. wyr. TSUE z 31.01.2013 r. w sprawie C-12/11 *McDonagh*, niepubl.

¹³ Por. M. Stec, *Umowa przewozu*, [w:] J. Rajski (red.), *System prawa prywatnego. Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, Tom 7, C.H. Beck, Warszawa 2011, s. 825.

¹⁴ M. Sychowicz [w:] G. Bieniek, H. Ciepla, S. Dmowski, J. Gudowski, K. Kołakowski, M. Sychowicz, T. Wiśniewski, Cz. Żuławska, *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, Tom 2, LexisNexis, Warszawa 2011, s. 698.

jest słabszą stroną umowy transportu. To on, jako podmiot podporządkowujący się ogólnie wyznaczonym warunkom i regułom sformułowanym przez przedsiębiorstwo kolejowe (pośrednio lub bezpośrednio), zmuszony jest akceptować i znosić wszelkie faktyczne lub prawne uwarunkowania, mające zastosowanie do zawartej umowy przewozu. Z reguły pasażer nie ma przecież najmniejszego wpływu na treść regulaminów, taryf, cenników oraz innych warunków ustalonych wewnątrz przez danego przewoźnika, a jednocześnie jest zobowiązany do ich przestrzegania. Jednocześnie należy uświadomić sobie, że podróżny jest traktowany nie jako indywidualny klient, a jako część większej zbiorowości, „składnik” potoku podróżnych. W takim ujęciu pasażer ponownie jawi się jako słabszy podmiot umowy przewozowej, co wyraźnie zostało zauważone przez unijnego prawodawcę w motywie trzecim do Rozporządzenia 1371.

Stąd też, wnioski Trybunału należy uznać za trafne nie tylko w części dotyczącej zasadności przyznania pasażerowi – jako potencjalnie bardziej narażonej na uchybienie jej prawom stronie umowy przewozu – szczególnej pozycji, lecz także w kontekście systemowego rozpatrzenia problemu możliwości uchylenia się przez przedsiębiorstwo kolejowe od odpowiedzialności, z powołaniem się na okoliczność zaistnienia przesłanki egzoneracyjnej w postaci siły wyższej.

Na pełne uznanie zasługuje wywód TSUE, dotyczący braku możliwości stosowania *per analogiam* zasad wyłączenia odpowiedzialności przewidzianych w przepisach właściwych dla umów przewozu innych typów transportu, ale i braku przesłanek do rozszerzającego interpretowania przepisów ujednoczonych CIV, w związku z przepisami Rozporządzenia 1371.

Najbardziej trafnym argumentem – w mojej ocenie – jest odwołanie się przez TSUE do uchylenia przez Radę UE propozycji stanowiącej o odpowiednim stosowaniu przepisów ujednoczonych CIV do przepisu art. 17 Rozporządzenia 1371. W tym właśnie momencie unijny prawodawca dał wyraz swojej woli i jednoznacznie opowiedział się za dopuszczalnymi powiązaniem lub odesłaniem. Przyjął bowiem należy, że racjonalny ustawodawca, zdając sobie sprawę z możliwych wątpliwości interpretacyjnych, dokładnie rozważył problem i wprost opowiedział się za rozwiązaniem, polegającym na pewnego rodzaju autonomii przepisu art. 17 Rozporządzenia 1371. Trudno zatem wyobrazić sobie, by wbrew obowiązującym przepisom oraz wyraźnie zaznaczonej woli Rady UE uchylającej poprawkę do projektu Rozporządzenia 1371 na etapie prac legislacyjnych, przepis art. 17 tego rozporządzenia interpretować szeroko i przyzwalać na dalsze jego rozszerzenie oraz egzonerowanie przez przepisy ujednoczone CIV.

Oczywiście nie trudno dziwić się tego typu praktyce, której stosowanie wykryła *Schiene-Control Kommission*. Przedsiębiorstwa kolejowe są przecież – w znacznej większości przypadków – podmiotami komercyjnymi, nastawionymi na wypracowanie zysku. Łatwo sobie wyobrazić, że w przypadku częstych opóźnień, dość zręcznym argumentem służącym poparciu odmowy przyznania należnego odszkodowania mogłaby być przesłanka siły wyższej, która stanowiłaby swoisty bufor bezpieczeństwa finansowego przewoźników. Niemniej jednak, TSUE słusznie wywiódł, że nie ma możliwości uchylenia się od odpowiedzialności w sytuacji, gdy taka przesłanka nie została wprost ustanowiona w przepisach prawa. W mojej ocenie, przyzwolenie przez Trybunał na stosowanie rozszerzającej wykładni ww. przepisów Rozporządzenia 1371 oraz przepisów ujednoczonych CIV prowadziłoby do osłabienia pozycji pasażera na rynku przewozów kolejowych. Co więcej, należałoby zadać pytanie o nie do końca oczywistą kwestię *onus probandi* w takich sytuacjach. Stąd też, moim zdaniem, wyrok TSUE zasługuje na pełną aprobatę.

Analizując argumenty podniesione przez TSUE w analizowanym wyroku oraz potencjalne skutki, jakie orzeczenie to może wyrzucić na pasażerskie przewozy kolejowe, nie sposób odnieść się do rodzimego, polskiego rynku kolejowego. W momencie wydania głosowanego wyroku TSUE, przed Prezesem UTK toczyły się trzy postępowania prowadzone na podstawie art. 14a utk¹⁵, wszczęte na wniosek pasażerów, którym polski przedsiębiorca kolejowy odmówił wypłaty odszkodowania, o którym mowa w art. 17 Rozporządzenia 1371, z tytułu opóźnienia pociągu międzynarodowego.

Przewoźnik, powołując się na przepisy przyjętego przez siebie regulaminu, odmawiał wypłaty odszkodowania, uznając, że w przypadku opóźnienia pociągu kategorii EX, EIC lub EC rekompensata nie przysługuje podróżnym, gdy opóźnienie pociągu jest następstwem okoliczności zewnętrznych w stosunku do ruchu kolei, których przewoźnik, mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności, nie mógł uniknąć ani skutkom których nie był w stanie zapobiec. Z postępowania wyjaśniającego wynikało, że przyczyną opóźnienia pociągu było zablokowanie szlaku kolejowego spowodowane przez upadek drzewa na torowisko na terenie Niemiec. Stąd też, jak podnosił przewoźnik, brak było podstaw do pozytywnego rozpatrzenia reklamacji oraz przyznania odszkodowania na podstawie art. 17 Rozporządzenia 1371. Tuż po rozstrzygnięciu przez TSUE sprawy, o której mowa, przewoźnik zmienił politykę i uznał zasadność roszczeń pasażerów w sytuacjach, których głosowany wyrok dotyczył. Efektem orzeczenia TSUE było m.in. zawarcie ugód z pasażerami w dwóch z trzech prowadzonych postępowań administracyjnych przed Prezesem UTK. Ponadto przedsiębiorstwo kolejowe, w odpowiedzi na wystąpienie Prezesa UTK, poinformowało, że zwróci odszkodowania wszystkim pasażerom, którym na przestrzeni roku przed wydaniem analizowanego wyroku TSUE odmówiło w postępowaniach reklamacyjnych wypłaty odszkodowań za opóźnienia pociągów międzynarodowych i krajowych EIC/Ex, powstałych na skutek działania siły wyższej (a więc np. warunków atmosferycznych). Jak poinformował przedsiębiorca, pasażerowie, którym w okresie od 27 września 2012 r. do 26 września 2013 r. przewoźnik odmówił wypłaty odszkodowania za opóźnienie pociągu krajowego Express InterCity (EIC), Express (Ex) lub pociągu międzynarodowego jadącego do/z krajów UE, mogą występować o ponowne rozpatrzenie reklamacji¹⁶.

V. Podsumowanie

Analizowany wyrok TSUE niewątpliwie w istotny sposób wpływa na rynek pasażerskich przewozów kolejowych – tak w ujęciu międzynarodowym, jak i krajowym. Prezentowany judykat ma niewątpliwie, pozytywne znaczenie tak dla praktyki orzeczniczej właściwych organów krajowych, nadzorujących przestrzeganie praw pasażerów w transporcie kolejowym, jak i sądów właściwych do rozpatrywania ewentualnych sporów na tym tle.

Raz jeszcze należy podkreślić, że głosowane orzeczenie uzupełnia i kompleksowo pokrywa się z reżimem (zarówno krajowym, jak i międzynarodowym) ochrony praw pasażerów kolei, przez co prowadzi do uszczelnienia i ujednoczenia poziomu gwarancji świadczonych usług. Należy wreszcie podnieść, że dokonana przez TSUE „propasażerska” wykładnia przepisów Rozporządzenia 1371, wpisuje się w ogólną ideę tego rozporządzenia, wyrażoną w jego motywach, dając tym

¹⁵ Ustawa z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (t.j.: Dz. U z 2013 r., poz. 1594 ze zm.).

¹⁶ Komunikat opublikowany przez Departament Praw Pasażerów UTK na stronie internetowej: <http://pasazer.utk.gov.pl/pas/aktualnosci/3802,PKP-IC-zwroci-pasazerom-odmowione-odszkodowania-za-opoznione-pociagi.html> (11.03.2014 r.).

samym dowód konsekwentnego stosowania prawa oraz jego interpretacji. Istotne przy tym jest, że – mam nadzieję – definitywnie został potwierdzony przez Trybunał fakt oczywisty, jakim jest wskazane w przedmiotowym wyroku prawo do odszkodowania w zakreślonych tym orzeczeniem okolicznościach, a zarazem wykładnia stosowana w dotychczasowej praktyce przez Prezesa UTK. Należy ponadto przypuszczać, że przedmiotowy wyrok TSUE będzie stanowił dodatkowe uzupełnienie gwarancji pasażerskich, rekompensując niejako trudności wynikające z często występujących w tej dziedzinie transportu opóźnień.

Karol Kłosowski*

Główny Specjalista – Koordynator Wydziału Postępowań Administracyjnych i Nadzoru w Departamencie Praw Pasażerów, UTK; doktorant w Katedrze Prawa Cywilnego i Rodzinnego na WPiA UMK w Toruniu; e-mail: karol@doktorant.umk.pl

* Niniejsza glosa prezentuje poglądy autora, które nie mogą być utożsamiane z instytucją, w której jest zatrudniony.