

Publiczny transport zbiorowy w czasie epidemii

Przyjęcie przez parlament tarczy antykryzysowej oznacza dla branży wiele zmian, m.in. możliwość uzyskania wyższej kwoty rekompensaty kosztów poniesionych na wykonywanie przewozów przez operatora działającego na podstawie umowy koncesji. Poniżej pokazujemy krok po kroku, jak wygląda procedura w tej sprawie.



Jędrzej Klatka
radca prawny

KROK 1

Wykonując obowiązek z art. 15r ust. 1 pkt 4 specustawy, przewoźnik informuje organizatora o trudnościach w realizacji usług transportowych. Do informacji dołącza oświadczenia lub dokumenty potwierdzające trudności w realizacji usług transportowych, na przykład spadek przychodów spowodowany wprowadzonym przez ministra zdrowia ograniczeniem liczby przewożonych pasażerów lub zmniejszeniem popytu, nieobecność kierowców lub mechaników, zarekwirowanie autobusów dla potrzeb walki z epidemią, niedostępność części zamiennych, zamknięcie warsztatów naprawczych itp.

KROK 2

Organizator analizuje otrzymane informacje. Może też żądać od przewoźnika przedstawienia dodatkowych oświadczeń lub dokumentów potwierdzających wpływ okoliczności związanych z wystąpieniem epidemii na należyte wykonanie tej umowy. W ciągu dwóch tygodni od otrzymania informacji przedstawia przewoźnikowi swoje uzasadnione stanowisko.

Uwaga! Specustawa nie daje przewoźnikowi żadnej możliwości zakwestionowania decyzji organizatora, który uznał, że okoliczności związane z wystąpieniem epidemii nie wpłynęły i nie wpłyną na należyte wykonanie umowy.

KROK 3

Jeżeli organizator uznał, że okoliczności związane z wystąpieniem epidemii mogą wpłynąć lub wpływają na należyte wykonanie umowy, to powinien przygotować projekt aneksu do umowy i uzgodnić go z przewoźnikiem. Nie powinien tego robić jednostronnie.

Wykaz skrótów nazw aktów prawnych

- **specustawa** – ustawa z 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. poz. 374; ost.zm. Dz.U. z 2020 r. poz. 568)
- **nowelizacja specustawy** – ustawa z 31 marca 2020 r. zmieniająca ustawę o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r. poz. 568)
- **kodeks cywilny, k.c.** – ustawa z 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1145; ost.zm. Dz.U. z 2019 r. poz. 1495)
- **rozporządzenie ministra zdrowia w sprawie epidemii** – rozporządzenia ministra zdrowia z 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze

KROK 4

Jeżeli przewoźnik uważa, że projekt aneksu nie został z nim uzgodniony, to może skierować sprawę do sądu i domagać się podwyższenia stawki za wozokilometr na podstawie art. 357¹ par. 1 kodeksu cywilnego. Mówi on, że „jeżeli z powodu nadzwyczajnej zmiany stosunków spełnienie świadczenia byłoby połączone z nadmiernymi trudnościami albo groziłoby jednej ze stron rażąca stratą, czego strony nie przewidywały przy zawarciu umowy, sąd może po rozważeniu interesów stron, zgodnie z zasadami współżycia społecznego, oznaczyć sposób wykonania zobowiązania, wysokość świadczenia lub nawet orzec o rozwiązaniu umowy”. Niewątpliwie epidemii nie dało się przewidzieć przy zawieraniu umowy, ale przewoźnik musi udowodnić przed sądem, że poniósł rażąca stratę, oraz wykazać, na czym konkretnie polega „nadzwyczajna zmiany stosunków” w tym czasie.

Uwaga! Możliwość uzyskania podwyżki wynagrodzenia są jednak ograniczone ponieważ zmiana wynagrodzenia musi być proporcjonalna do zmiany zakresu świadczenia przewoźnika. Oznacza to, że w trybie specustawy nie można podwyższać stawki za wozokilometr, jeżeli praca przewoźnika wykonywana przez przewoźnika się nie zmieniła. Zmiana zakresu świadczenia przewoźnika może w szczególności polegać na wprowadzeniu nowych linii komunikacyjnych lub wydłużeniu dotychczasowych linii, zmianie rozkładu jazdy, w tym zwiększeniu częstotliwości kursów, zmianie taboru o mniejszej pojemności na tabor o większej pojemności itp. Zmiana wynagrodzenia przewoźnika nie może przekroczyć 50 proc. wartości pierwotnej umowy.

Jeżeli umowa w sprawie zamówienia publicznego zawiera postanowienia korzystniejszej kształtujące sytuację przewoźnika niż przepisy specustawy, to stosuje się je do zmiany umowy, z zastrzeżeniem, że okoliczności związane z wystąpieniem epidemii nie mogą stanowić samodzielnej podstawy do wykonania umownego prawa odstąpienia od umowy.

© P

Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz.U. z 2020 r. poz. 491; ost.zm. Dz.U. z 2020 r. poz. 565)

■ **u.t.d.** – ustawa z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2140)

■ **rozporządzenie nr 1370/2007** – rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.Ur. UE z 2007 r. L 315, s. 1)

■ **u.p.t.z.** – ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2475; ost.zm. Dz.U. z 2020 r. poz. 462)

■ **kodeks karny** – ustawa z czerwca 1997 r. – Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1950; ost.zm. Dz.U. z 2020 r. poz. 568)

Zmiany ważne dla branży

- ograniczenie liczby przewożonych pasażerów (par. 3a ust. 2 pkt 2 rozporządzenia ministra zdrowia w sprawie stanu epidemii);
- zawieszenie obowiązku badań lekarskich kierowców (art. 12a ust. 1 pkt 2 specustawy w związku z art. 39j u.t.d.) i badań psychologicznych kierowców wykonujących przewóz drogowy (art. 12a ust. 1 pkt 2 specustawy w związku z art. 39k u.t.d.);
- zwolnienie z obowiązku przestrzegania warunków określonych w zezwoleniu na wykonywanie przewozów regularnych oraz regularnych specjalnych – pod warunkiem braku rentowności wykonywanych przewozów, będącego skutkiem niezależnych od przedsiębiorcy okoliczności, związanych z przeciwdziałaniem koronawirusowi (art. 15n pkt 2 specustawy w związku z art. 18 ust. 1 u.t.d.);
- dopuszczenie możliwości wykonywania transportu drogowego na podstawie zlecenia przekazanego przez nieposiadającego licencji pośrednika przy przewozie osób (art. 31r pkt 2 specustawy w związku z art. 27c u.t.d.);
- nowy obowiązek organizatora i operatora, którzy zawarli umowę po przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, niezwłocznego wzajemnego informowania się o trudnościach w realizacji usług transportowych oraz o wpływie innych okoliczności związanych z wystąpieniem koronawirusa na należyte wykonanie tej umowy, o ile taki wpływ wystąpił lub może wystąpić (art. 15r ust. 1 pkt 4 specustawy); do informacji organizator lub operator mają obowiązek dołączać oświadczenia lub dokumenty, które mogą dotyczyć w szczególności:
 - nieobecności pracowników lub osób świadczących pracę za wynagrodzeniem na innej podstawie niż stosunek pracy, które uczestniczą lub mogłyby uczestniczyć w realizacji zamówienia,
 - decyzji wydanych przez głównego inspektora sanitarnego lub działającego z jego upoważnienia państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego, w związku z przeciwdziałaniem koronawirusowi, nakładających na wykonawcę obowiązek podjęcia określonych czynności zapobiegawczych lub kontrolnych,
 - poleceń wydanych przez wojewodów lub decyzji wydanych przez prezesa Rady Ministrów związanych z przeciwdziałaniem koronawirusowi,
 - wstrzymania dostaw produktów, komponentów produktu lub materiałów, trudności w dostępie do sprzętu lub trudności w realizacji usług transportowych,
 - powyższych okoliczności w zakresie, w jakim dotyczą one podwykonawcy lub dalszego podwykonawcy;
- możliwość zmiany wynagrodzenia przewoźnika (art. 15r ust. 4 specustawy);
- możliwość innej zmiany umowy o zamówienie publiczne, np. wydłużeniu terminu jej obowiązywania, czasowym lub całkowitym zawieszeniu, zmianie sposobu wykonywania umowy (np. wprowadzenie innego taboru o mniejszej pojemności), zmianie zakresu wzajemnych świadczeń (np. zmiana przebiegu linii lub rozkładu jazdy) – (art. 15r ust. 7 specustawy);
- możliwości nienakładania na przewoźników kar umownych za nienależyte wykonywanie umowy bez obaw o naruszenie dyscypliny finansów publicznych i bez obaw, że niedochodzenie kar umownych zostanie uznane za przestępstwo wyrządzenia szkody z art. 296 kodeksu karnego (art. 15s pkt 1 specustawy);
- możliwość uzyskania wyższej kwoty rekompensaty kosztów poniesionych na wykonywanie przewozów przez operatora działającego na podstawie umowy koncesji;
- możliwość bezpośredniego zawarcia nowej umowy koncesji z przewoźnikiem bez ogłaszania takiego zamiaru z rocznym wyprzedzeniem oraz bez przeprowadzania postępowania o udzielenie zamówienia publicznego lub postępowania koncesyjnego z powołaniem się na zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 22 ust. 1 pkt 4 u.t.d. – jeżeli komercyjny przewoźnik zawiesił lub zakończył obsługę określonej linii komunikacyjnej (art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 1370/2007 w związku z art. 22 ust. 1 pkt 4 u.p.t.z.).

© P