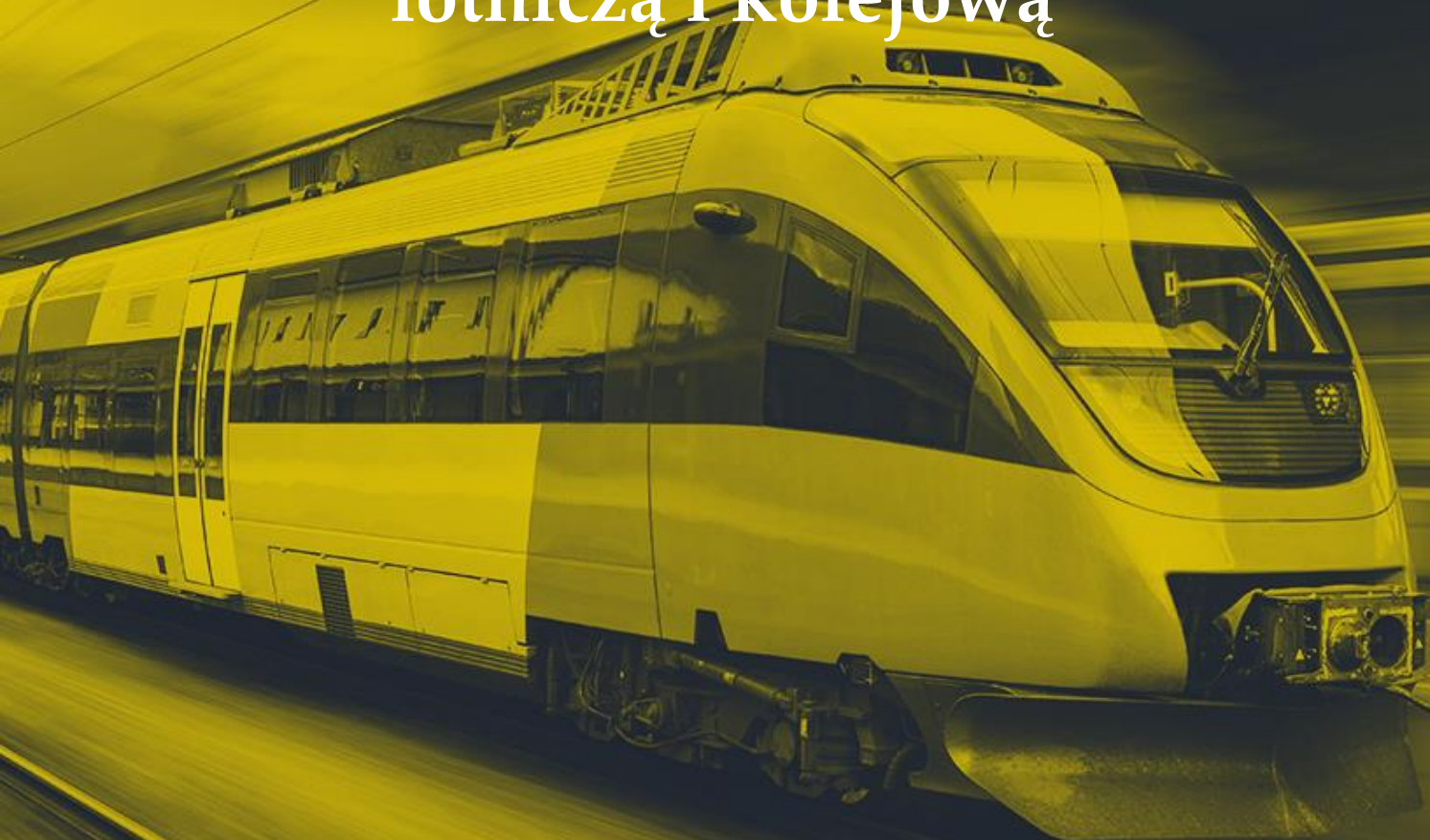


Koronawirus – wpływ na branżę lotniczą i kolejową



Brysiewicz & Wspólnicy

RADCOWIE PRAWNI

Koronawirus – wpływ na funkcjonowanie branży lotniczej i kolejowej

Epidemia koronawirusa w Europie ma ogromny wpływ na gospodarkę państwową i międzynarodową. W szczególności skutki wprowadzanych zmian prawnych dotyczących ograniczeń w przemieszczaniu się ludności będą coraz bardziej odczuwalne w branży lotniczej i kolejowej. Transport osobowy między państwami został w ciągu ostatnich kilku dni praktycznie wstrzymany, ograniczenia dotknęły również komunikację wewnętrzną. Skutki wprowadzonych zmian w pierwszej kolejności bezpośrednio dotknęły przewoźników oraz pasażerów – branża lotnicza i kolejowa spodziewa się więc ogromnych strat w związku z odwoływanymi lotami i kursami pociągów. Negatywne konsekwencje epidemii odczują jednak również inne podmioty, które zapewniają na co dzień funkcjonowanie dworców i lotnisk oraz świadczą swoje usługi podróżnym i operatorom transportowym.

W najbliższych tygodniach można spodziewać się nie tylko ograniczeń w przemieszczaniu się pasażerów i zakłóceń w funkcjonowaniu przewoźników, ale również problemów po stronie wszystkich uczestników branży transportowej na rynku krajowym oraz międzynarodowym. Poniżej publikujemy syntezę najważniejszych zmian w prawie w związku z koronawirusem wraz z ich praktycznym objaśnieniem i oraz wskazujemy, jakie rozwiązania można podjąć z celem zabezpieczenia interesów uczestników rynku transportowego.



Podsumowanie najważniejszych zmian w prawie

Z uwagi na dynamiczny rozwój obecnej sytuacji sanitarno-epidemiologicznej akty prawne, które dotyczą regulacji związanych z powstrzymaniem epidemii koronawirusa podlegają wielu uaktualnieniom - w szczególności dotyczy to rozporządzeń rządowych. Wskazane poniżej informacje to najbardziej aktualna wersja na dzień 20.03.2020 r. – o wszelkich istotnych zmianach będziemy na bieżąco informować. Na końcu alertu znajduje się szczegółowe wyliczenie najważniejszych aktów prawnych związanych z obecną sytuacją i istotnych z punktu widzenia uczestników rynku transportu pasażerskiego.

Zgodnie z **obecnie wprowadzonymi na terenie Polski regulacjami:**

- od dnia 14 marca 2020 r. do odwołania **na terytorium Polski obowiązuje stan zagrożenia epidemicznego w związku z zakażeniami koronawirusem,**
- od dnia 15 marca 2020 r. **do odwołania wstrzymano przemieszczanie się pasażerów w transporcie kolejowym wykonywanym z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej,**
- od dnia 15 marca 2020 r. na okres 14 dni **wprowadzono zakaz wykonywania lądowania cywilnych statków powietrznych na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych i lądowiskach wpisanych do ewidencji lądowisk Rzeczypospolitej Polskiej lotów międzynarodowych przewożących pasażerów.**

Powyższe ograniczenie nie dotyczy lotów:

- którymi przewożone są **osoby powracające na terytorium Polski statkami powietrznymi wycarterowanymi** na zlecenie organizatorów turystyki lub podmiotu działającego na ich zlecenie przed dniem 15 marca 2020 r. lub na zlecenie Prezesa Rady Ministrów,

- **które dotyczą realizowania zadań w interesie publicznym** związanych z wykonaniem lotu w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, w przypadkach ochrony granic, zapewnienia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego, w celu przewozu najważniejszych przedstawicieli władz państwa,
- **czarterowanymi na zlecenie państw obcych w celu powrotu ich obywateli.**

Ponadto ze względu na aktualną sytuację epidemiologiczną wprowadzane są również ograniczenia w ruchu pociągów krajowych oraz pasażerskich lotów wewnątrz krajowych – od 16 do 28 marca 2020 r. obowiązuje **zakaz wykonywania komercyjnych przewozów lotniczych, w których przewozi się pasażerów w ruchu krajowym** z wyjątkiem lotów wykonywanych w interesie publicznym lub państwa.

Wprowadzone przepisy prowadzą do całkowitego wstrzymania lotniczego transportu pasażerskiego na terenie całego kraju (ze wskazanymi wyjątkami), wstrzymania międzynarodowego transportu kolejowego oraz znacznego ograniczenia podróży kolejami krajowymi.

Konsekwencje wprowadzonych zmian

Mimo, że zgodnie z obecnymi przepisami transport kołowy ani towarowy nie został wstrzymany, ze względu na analogiczne regulacje w większości państw europejskich, a także radykalne ograniczenie ruchu granicznego dla cudzoziemców, **transport samochodowy i autobusowy również ulega znaczącemu ograniczeniu.**

Poniżej przedstawiono analizę obecnej sytuacji prawnej przewoźników i podmiotów powiązanych z rynkiem transportu oraz propozycje ewentualnych rozwiązań wobec negatywnych skutków konieczności wstrzymania lub ograniczenia działalności gospodarczej.

Odwołany lot – nadzwyczajne okoliczności i ich negatywne skutki dla przewoźników

Typową niedogodnością, z którą na co dzień zmagają się przewoźnicy lotniczy są opóźnione i odwołane loty. W specyfikę tej branży wkalkulowana jest możliwość dochodzenia przez pasażerów roszczeń odszkodowawczych z uwagi na opóźnione lub odwołane loty oraz obowiązek zapewnienia opieki pasażerom celem minimalizowania dotykających ich z tego powodu trudności i niedogodności. Wynika to często z intensywnego obłożenia dostępnej floty samolotów obsługującej siatkę połączeń, oferowanych i zakupionych przez daną linię slotów lotniskowych, konieczności dostosowywania się do wewnętrznych państwowych regulacji i współobecności innych przewoźników przy jednoczesnej ograniczonej przepustowości lotnisk. W konsekwencji, **linie lotnicze są przygotowane na standardowe procedury zwrotowe i odszkodowawcze, regulowane przepisami prawa i mające na celu ochronę interesów pasażerów.**

Epidemia koronawirusa jako nadzwyczajna okoliczność

W Unii Europejskiej sytuację odwołanych lub opóźnionych lotów reguluje Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 PE i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. w ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91. **Rozporządzenie przewiduje prawo do odszkodowania za odwołany lot lub znacznie opóźniony lot.** Przewoźnicy lotniczy stosują w takim przypadku wypłatę przepisowych kwot odszkodowania po zastosowaniu przewidzianej procedury reklamacyjnej lub proponują pasażerom „zamienniki” tradycyjnego odszkodowania w postaci możliwości rezerwacji dodatkowych lotów w innym terminie w lepszej

klasie lotu, oferują dodatkowe usługi – transportu, hotelu, wyżywienia lub udzielają atrakcyjnych zniżek.

Zgodnie ze w/w Rozporządzeniem przewoźnik lotniczy nie jest jednak zobowiązany do wypłaty rekompensaty w formie odszkodowania, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia racjonalnych środków.

Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów¹ - za taką nadzwyczajną okoliczność należy uznać wybuch epidemii, który powoduje ograniczenie lub wstrzymanie lotów pasażerskich, co w konsekwencji zwalnia przewoźnika od wypłaty odszkodowania za odwołany lot.

Analogiczne regulacje istnieją również w Konwencji Montrealskiej (Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 28 maja 1999 r.), zgodnie z którą linie lotnicze nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku opóźnień, jeżeli podjęły wszelkie uzasadnione środki w celu uniknięcia szkód lub jeśli podjęcie takich środków było niemożliwe.

Powyższa interpretacja, **wyłącza możliwość ubiegania się przez poszkodowanych pasażerów o odszkodowanie** – tj. w tym przypadku kwotę pieniężną, która przekroczy cenę biletu, ta bowiem, powinna

¹ Pkt. 15 Preambuły Rozporządzenia nr 261/2004.

podlegać zwrotowi lub wymianie poprzez procedurę zmiany rezerwacji. Odszkodowanie natomiast ma na celu zrekompensovanie poniesionej przez pasażera szkody powstałej w wyniku odwołania zaplanowanego lotu.

Analogiczne stanowisko zostało zaprezentowane przez Stowarzyszenie Rzeczników Praw Pasażera, które poinformowało, iż będzie odmawiać obsługi roszczeń odszkodowawczych związanych z COVID-19. Członkowie przekonują, że w związku z globalnym zagrożeniem, **zakłócenia spowodowane bezpośrednio przez kwestię koronawirusa, należy uznać za zaistniałe w wyniku nadzwyczajnych okoliczności,** gdyż rozwój sytuacji wykracza poza zakres działalności i kontrolę linii lotniczej. Po stronie przewoźników wciąż pozostaje jednak odpowiedzialność za opiekę nad pasażerami w trakcie zakłóceń.

Krajowy ustawodawca vs COVID-19

Polski ustawodawca także zablokował ustawowo możliwość wnoszenia roszczeń odszkodowawczych dzięki uchwalonej 2 marca 2020r. tzw. „specustawie”² – zgodnie z art. 14 ust. 2 przez okoliczność nadzwyczajną, o której mowa przepisach europejskiego Rozporządzenia nr (WE) nr 261/2004 rozumie się **także uzasadnione działanie mające na celu przeciwdziałania COVID-19.**

W konsekwencji:

- w sytuacji, w której doszło do odwołania zaplanowanego lotu z powodu działań podjętych w celu zwalczania epidemii koronawirusa **linia lotnicza nie będzie zobowiązana do wypłaty pasażerowi odszkodowania,**
- nie wyklucza to jednak konieczności umożliwienia pasażerom **zmiany zakupionego biletu lub uzyskania zwrotu ceny**

² Szczegółowy wykaz i opis aktów prawnych znajduje się na końcu niniejszego alertu.

oraz **odpowiedzialności przewoźnika za opiekę nad pasażerem w sytuacji nagłego zakłócenia podróży,**

Niewątpliwie wprowadzane obostrzenia wobec linii lotniczych będą miały ogromne konsekwencje dla wszystkich światowych przewoźników i ogólnej recesji w branży lotniczych przewozów pasażerskich. IATA, organizacja skupiająca największych światowych przewoźników, ocenia straty linii lotniczych nawet na 113 mld dolarów. Część linii lotniczych może nie przetrwać kryzysu i ogłosić bankructwo.

Rozwiązania:

- **wsparcie państwowe – doraźne i systemowe** – potrzebę dofinansowania zgłaszają obecnie wszyscy przewoźnicy europejscy – jest to jednak rozwiązanie uzależnione od indywidualnej sytuacji każdego z przewoźników wobec różnego stopnia uzależnienia linii lotniczej od wpływów państwowych oraz przepisów ograniczających niedozwoloną pomoc publiczną,
- **sektorowe zabezpieczenie całej infrastruktury komunikacyjnej państwa** – linii lotniczych, jak również lotnisk, biur podróży, podmiotów oferujących profesjonalne usługi w ramach branży,
- **„odraczanie odwołanych podróży”** - zmiana terminów oferowanych podróży lotniczych zamiast zwrotu kwoty zakupionego biletu oraz elastyczna polityka rezerwacyjna,
- **obniżka cen biletów wobec notowanego spadku cen ropy i zmniejszeniu kosztów paliwa,** z uwzględnieniem licznych ryzyk ekonomicznych tego rozwiązania,

Dodatkowym czynnikiem ryzyka po stronie przewoźników lotniczych jest obecnie odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów i pracowników – rekomendowane jest ograniczenie kontaktu personelu pokładowego z pasażerami do niezbędnego minimum, np. poprzez całkowitą rezygnację z serwisu pokładowego i dodatkowych usług.

Połączenia kolejowe – ograniczona odpowiedzialność przewoźnika za odwołane kursy przez COVID-19

W przypadku przewozów kolejowych z uwagi na ogłoszony stan zagrożenia epidemicznego ruch międzynarodowych pociągów na terenie Polski został wstrzymany – część pociągów międzynarodowych została zawieszona w całej relacji, część kursuje w skróconych relacjach na odcinkach krajowych. Połączenia w całości wykonywane na terenie Polski funkcjonują ze zmniejszoną częstotliwością w oparciu o analizy frekwencji w pociągach i aktualną sytuację sanitarną monitorowaną przez przewoźników.

Zgodnie z art. 14 ust. 1 krajowej „specustawy” przewoźnik kolejowy nie poniesie odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną w związku z uzasadnionymi działaniami władz publicznych mającymi na celu przeciwdziałanie COVID-19, w szczególności za brak możliwości przewozu – oznacza to, że w sytuacji szkody po stronie pasażera, związanej z odwołanym kursem pociągu ze względu na działania zapobiegawcze dotyczące koronawirusa, pasażer nie będzie mógł dochodzić od przewoźnika odszkodowania, a jedynie zwrotu kosztów zakupionego biletu.

Aktualnie sytuacja branży kolejowej wydaje się dużo bardziej mniej pesymistyczna niż w przypadku lotnictwa, jednakże obecne przewidywania mogą zostać skorygowane ze względu na dynamiczną sytuację sanitarną i kolejne ograniczenia w mobilności ludności. Niewykluczone, iż w przypadku branży kolejowej, **jedynym skutecznym remedium na przedłużające się w czasie dolegliwości spowodowane koronawirusem, będzie interwencja państwa w postaci dofinansowania całego sektora.** Działalność kolei jest bowiem systemem naczyń połączonych, w którym rozpoznawalni przez pasażerów przewoźnicy korzystają z szeregu powiązanych spółek wyspecjalizowanych

w konkretnych obszarach oraz podwykonawców usług. Gwałtowny spadek liczby podróźnych odbija się nie tylko na samych przewoźnikach, lecz również na innych, mniejszych podmiotach zaangażowanych w ich obsługę.

Wśród doraźnych rozwiązań dla podmiotów funkcjonujących w branży kolejowej można wskazać:

- **pakiety osłonowe dla przedsiębiorców** skierowane dla podmiotów zmuszonych do przestojów i ochraniające pracowników przed negatywnymi skutkami wstrzymania działalności,
- **udogodnienia w płatnościach należności wobec państwa** – ulgi podatkowe i składkowe dla przedsiębiorców,
- **system pożyczek lub dopłat kredytowych** celem zagwarantowania płynności finansowej.

Odpowiedzialność przewoźników drogowych oraz zarządzających lotniskiem i dworcem kolejowym

Krajowa specustawa wyłącza również odpowiedzialność odszkodowawczą po stronie przewoźników drogowych oraz zarządzających lotniskami i dworcami kolejowymi. W związku z tym, nie będzie można dochodzić rekompensaty poniesionej szkody w stosunku do m.in. przewoźników autobusowych ani w przypadku, w którym roszczenia odszkodowawcze skierowane zostaną wobec podmiotów odpowiedzialnych za zarządzanie lotniskami i dworcami - ma to ogromne znaczenie z punktu widzenia przedsiębiorców wykonujących usługi na ich rzecz i pozostających z nimi w stosunkach handlowych.

Sytuacja przedsiębiorców związanych z branżą transportu

Aktualnie zapowiadane przez krajowy rząd rozwiązania kierowane wobec przedsiębiorców obejmują:

- **wsparcie małych i średnich przedsiębiorców w postaci pakietów osłonowych** celem zapewnienia możliwości ich przetrwania na czas kryzysu gospodarczego, w tym wywołanego niespodziewanymi okolicznościami przestoju,
- **refinansowanie umów leasingowych** wraz z wakacjami kredytowymi, polegającymi na odsunięciu czasowym płatności rat leasingowych,
- możliwość **rozliczenia tegorocznej straty w 2021 r.**, a w sytuacji spadków przychodów firmy o 50 proc. w 2020 r. w stosunku do 2019 r. **prawo do obniżenia dochodu do opodatkowania o wysokość straty w 2020 r.** poprzez korektę CIT za 2019 r. do limitu 5 mln zł,
- **ulgi administracyjne** w postaci: wakacji od obowiązków administracyjnych, finansowanie postojowego oraz prolongata ważności pozwoleń na pracę dla obcokrajowców,

Rekomendowane do wdrażania systemowego i indywidualnego rozwiązania obejmują natomiast:

- **zamrożenie wydatków i inwestycji** do niezbędnego minimum,
- w przypadku zarządzających portami lotniczymi i stacjami kolejowymi **ograniczenie możliwości korzystania z lotnisk/dworców** w wyznaczonych godzinach celem redukcji kosztów, przy jednoczesnym zapewnieniu (w zależności od rozwoju okoliczności) ich komercyjnego charakteru;
- w przypadku usługodawców prowadzących działalność na terenie lotnisk i dworców **przeanalizowanie możliwości i opłacalności żądania obniżenia/zamrożenia czynszu najmu**

za lokale usługowe lub dopuszczalności wypowiedzenia umowy z powodu koronawirusa;

- ubieganie się o **uzyskanie ulg w spłatach zobowiązań kredytowych** z uwagi na nadzwyczajną zmianę stosunków poprzez negocjacje z instytucjami finansowymi lub na podstawie art. 357¹ Kodeksu cywilnego w ramach drogi sądowej.

Podmioty związane z rynkiem transportu powinny również mieć na uwadze, że **ustawowe wyłączenie odpowiedzialności za szkodę** na mocy art. 14 ust. 1 „specustawy” w związku z działaniami władz publicznych w celu przeciwdziałania COVID-19 **dotyczy uzasadnionych działań władz publicznych** – w konsekwencji **zbyt restrykcyjne lub nieuzasadnione kroki w stosunku do przedsiębiorców mogą być, po odpowiedniej analizie okoliczności, źródłem potencjalnej odpowiedzialności odszkodowawczej dochodzonej na drodze sądowej.**

Obecna sytuacja stanowi wyjątkowy w skali globalnej przykład nadzwyczajnych okoliczności, które powodują globalny kryzys gospodarczy i zakłócają pracę zarówno dużych przedsiębiorstw, jak również mniejszych podmiotów, które świadczą na ich rzecz szereg drobnych, lecz równie istotnych usług. Trudno przewidzieć, na ile już wdrażane, a także proponowane rozwiązania okażą się wystarczające by zatrzymać problemy, z którymi zderza się obecnie branża transportowa oraz na ile obecna sytuacja spowoduje tylko spowolnienie jej rozwoju, a nie poważne i długotrwałe konsekwencje gospodarcze.



Zachęcamy również do zapoznania się z innymi alertami publikowanymi przez Kancelarię, które na bieżąco odnoszą się do najważniejszych zmian prawnych i sytuacji przedsiębiorców dotkniętych skutkami koronawirusa.

W związku z nadzwyczajną sytuacją pozostajemy do Państwa dyspozycji telefonicznie oraz mailowo i zachęcamy do kontaktu.



Małgorzata Woźniak

aplikantka adwokacka

Brysiewicz i Wspólnicy sp.k.

Tel. +48 794 909 800

E-mail: malgorzata.wozniak@biw.legal

Wykaz istotnych aktów prawnych dla branży transportowej w związku z epidemią koronawirusa:

- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 13 marca 2020 r. w ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej Stanu Zagrożenia epidemicznego (Dz. U. 2020 poz. 433);
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 14 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego (Dz. U. 2020 poz. 441);
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 16 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego (Dz. U. 2020 poz. 461);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym (Dz. U. 2020 poz. 436);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakazów w ruchu lotniczym (Dz. U. 2020 poz. 440);

- Ustawa z dnia 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; tzw. „specustawa”);
- Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. U. UE. L. z 2004 r. Nr 46, str. 1 z późn. zm.);
- Konwencja o Ujednoczeniu Niektórych Zasad Dotyczących Międzynarodowego Przewozu Lotniczego (KONWENCJA MONTREALSKA) (Dz. U. UE. L. z 2001 r. Nr 194, str. 39).