

Ustalenie momentu i formy zawarcia umowy przewozu osób w świetle wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawach połączonych od C-349/18 do C-351/18

Determining the moment and form of concluding a passenger transport contract based on the judgment of the Court of Justice of the European Union in joined cases C-349/18 to C-351/18



Karol Lange

Student V roku Prawa na
Wydziale Prawa i Administracji
Uniwersytetu Gdańskiego

PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście Sp. z o.o.

Streszczenie: Artykuł koncentruje się na omówieniu norm polskiego prawa przewozowego oraz prawodawstwa Unii Europejskiej w przedmiocie prawidłowego określenia momentu i formy zawarcia umowy przewozu osób w transporcie kolejowym. W artykule omówiono problem dyskursu między treścią tych norm prawnych a praktyką orzeczniczą i poglądami doktryny. Ponadto dokonano analizy porównawczej wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z normami prawa polskiego i europejskiego oraz orzecznictwem sądów powszechnych. Skomentowano również praktyki przewoźników w regulacji rzeczonyj materii, a także przeanalizowano akty prawa wewnętrznego, obowiązujące w środkach transportu polskich przedsiębiorstw kolejowych. W podsumowaniu dokonano próby odpowiedzi na pytanie, jakie konsekwencje niesie za sobą wydanie wyroku TSUE oraz czy może on wywrzeć realny wpływ na kształt norm prawa krajowego poszczególnych państw wspólnoty europejskiej.

Słowa kluczowe: Prawo przewozowe; Umowa przewozu osób; Prawo Unii Europejskiej; Transport kolejowy

Abstract: The article focuses on discussing the norms of Polish transport law and European Union regulations on the correctly defined of the moment and form of concluding a contract of passengers transport in railway systems. The article also describes the problem of discourse between the content of these legal norms and the jurisprudence practice and doctrine opinion. Moreover, was performed to present a comparative analysis of the relation of the Court of justice of the European Union judgment to the norms of Polish and European law and the case law. Commented on the practices of carriers in regulating the said matter. Internal law acts applicable to the means of transport of Polish railway companies were also analyzed.

Keywords: Transport law; Contract of passenger transport; European Union law; Railway transport

Wydanie przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyroku w sprawach połączonych od C-349/18 do C-351/18 [5] stało się przyczynkiem do głębszej analizy problemu regulacji prawnej umowy przewozu zarówno w prawie polskim jak i regulacjach Unii Europejskiej. W niniejszym opracowaniu omówione zostaną przede wszystkim krajowe normy prawne regulujące formy zawarcia umowy przewozu osób w transporcie kolejowym oraz problemy w zakresie ich stosowania. Podjęta zostanie również próba analizy komparatystycznej, w zakresie relacji wyroku TSUE do norm prawa polskiego i europejskiego oraz orzecznictwa w rzeczonym zakresie. Orzeczenie TSUE w sprawach połączonych od C-349/18 do C-351/18 wydane

zostało w odpowiedzi na pytanie pre-judycjalne, skierowane przez Sędziego Pokoju w Antwerpii (Vredegerecht te Antwerpen) do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE), w przedmiocie m.in. wykładni przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

Przedstawiony stan faktyczny wskazuje na odbywanie przez stronę sporu wielokrotnych przejazdów bez ważnego biletu na pokładzie pociągów, uruchamianych przez państwową spółkę kolei belgijskich (NMBS - niderl. Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen – Narodowe Towarzystwo Kolei Belgijskich). Po ujawnieniu przez Prze-

woźnika faktu nieposiadania biletu konduktor zaproponował możliwość uiszczenia w trakcie kontroli opłaty za przejazd, powiększonej o opłatę za zakup biletu w pociągu albo w ciągu 14 dni, wyższej, zryczałtowanej kwoty tytułem odbycia przejazdu bez uiszczenia zapłaty za jego wykonanie. W związku z niezrealizowaniem przez oskarżonych żadnego z wymienionych wyżej sposobów płatności Podmiot NMBS skierował do sądu pozew o zasądzenie stosownej kwoty z tytułu nieuiszczenia opłaty za przejazd, powiększonej o odpowiednie opłaty dodatkowe.

Sąd zwrócił się do TSUE z zapytaniem o charakter stosunku prawnego pomiędzy NMBS a pozwanymi, co bezpośrednio wiąże się z ustaleniem faktu zawar-

cia umowy przewozu. TSUE, orzekając w sprawie stanął na stanowisku, że pomimo niezakupienia biletu, pomiędzy pasażerem a przewoźnikiem dochodzi do zawarcia umowy przewozu.

W pierwszej kolejności należy poddać analizie krajowe normy prawne, z uwagi na bardziej rozbudowany katalog przepisów, regulujących materię zawarcia umowy przewozu. Podstawowym źródłem prawa, choć regulującym omawiany zakres tematyczny w sposób ubogi, jest Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny, definiujący w art. 774 umowę przewozu jako umowę, na podstawie której przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. W dziale II, regulującym przewóz osób, znajdują się wyłącznie przepisy ogólne dot. m.in. zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i przewozu oraz odpowiedzialności za bagaż. Ustawodawca nie zastrzegł w Tytule XXV Kodeksu cywilnego formy umowy przewozu, zatem, z uwagi na to, że przepisy rzeczonożego tytułu stanowią normy *lex specialis* względem części ogólnej KC, konieczne staje się zastosowanie normy zawartej w art. 60 KC, zgodnie z którą do zawarcia umowy dochodzi poprzez każde zachowanie strony dostatecznie ujawniające jej wolę [2]. Bardziej szczegółowo ową materię traktuje Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, której art. 16 brzmi następująco: 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. Analizując przepis należy zauważyć, że ustawodawca jako podstawową formę zawarcia umowy przewozu ustanowił nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży. Jako wyraz swobody kształtowania treści stosunku prawnego pomiędzy stronami dopuszczono również ustanowienie innych sposobów zawarcia umowy. Ustawodawca przewidział również możliwość zawarcia umowy

przewozu poprzez samo zajęcie miejsca w środku transportowym, co jest najbliższe treści sentencji omawianego wyroku TSUE. Jednakże konstrukcja ww. przepisu każde twierdzić, że ostatnia z wymienionych powyżej form, tj. zajęcie miejsca w pojeździe, może być stosowana tylko wówczas, gdy przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego nie skorzystał z uprawnienia ukształtowania treści umowy przewozu w zakresie formy jej zawarcia i nie dokonał regulacji powyższego we własnym zakresie. Dokonując kwerendy aktów, wydanych przez największych w Polsce przewoźników kolejowych, należy spostrzec, że, po pierwsze, powszechną praktyką jest umieszczanie w aktach wewnętrznych katalogu czynności determinujących zawarcie stosunku umownego. Po drugie zaś, żaden z nich nie reguluje zawarcia umowy przewozu inaczej niż przez nabycie biletu na przejazd, jego legalizację lub wystawienie wezwania do zapłaty [7], co przy zastosowaniu wykładni literalnej normy prawnej z art. 16 ust. 1 Prawa przewozowego, wyklucza zajęcie miejsca w środku transportowym, jako przesłankę zawarcia umowy przewozu. Jest to sytuacja paradoksalna, bowiem przewoźnicy i organizatorzy transportu zbiorowego *de facto* sami zawężają katalog czynności, warunkujących egzekwowanie przejazdu, dokonanego bez uiszczenia opłaty z tytułu wykonania usługi przewozu.

Znacznie bardziej pragmatyczne stanowisko przyjęła krajowa judykatura, tworząc racjonalną linię orzeczniczą, odpowiadającą realnym potrzebom stron zawieranych umów przewozu. Działalność orzecznicza sądów przyczyniła się do ugruntowania tezy, stanowiącej, że nawet w przypadku braku zamiaru zakupu biletu przez podróżnego dochodzi do zawarcia umowy w sposób dorozumiany *per facta concludentia*, poprzez zachowanie się podróżnego, tj. zajęcie miejsca w pojeździe i przystąpienie do wykonywania przewozu przez przewoźnika. [6]

Stanowisko doktryny jest zbieżne z koncepcją, prezentowaną w orzecznictwie sądów, potwierdzając tym samym, że czynność zakupu biletu stanowi

moment zawarcia umowy przewozu wyłącznie w specyficznych okolicznościach, m.in. w przypadku, gdy został on nabyty przed rozpoczęciem podróży i jednocześnie zawiera wszystkie dane, pozwalające na określenie *essentialia negotii* umowy przewozu, takich jak okres obowiązywania czy trasa przejazdu [1]. Zakup biletu uznawany jest jako początek istnienia stosunku umownego m.in. w przypadkach ścisłej kontroli wejścia na pokład środka transportu, gdy wyłącznie jego posiadanie upoważnia do przedostania się na teren strefy biletowej. Przykładami zastosowania przedmiotowego mechanizmu są niewątpliwie przewozy lotnicze czy morskie, gdzie skrupulatnie przeprowadzony proces odprawy biletowo-bagażowej nie pozwala na niekontrolowane wejście do środka transportu bez okazania odpowiedniego biletu lub karty pokładowej. Pośrednią formą kontroli jest stosowanie bramek, instalowanych w budynku dworca lub na peronach, które umożliwiają wejście na nie wyłącznie z ważnym biletu. Jednakże funkcjonowanie systemu bramek biletowych charakteryzuje się pewną ułomnością na kanwie rozstrzygnięcia momentu zawarcia umowy, gdyż, po pierwsze, nie zapewniają one pełnej kontroli przepływu pasażerów; po drugie zaś weryfikacja ważności biletu na długo przed skorzystaniem z przejazdu, przy wejściu na peron nie gwarantuje skorzystania z połączenia, opisanego na posiadanym blankiecie, co niweczy kwalifikowanie czynności zakupu biletu, jako zawarcia umowy, gdyż przedmiot umowy przewozu jest inny niż, stanowiący *essentialia negotii*, zapis na posiadanym bilecie.

Przedmiotem dyskusji jest również redakcja art. 16 ust. 1. Wadliwość przepisu przejawia się m.in. szerokim i niespójnym katalogiem zdarzeń prawnych, skutkujących zawarciem umowy, który dzięki temu *de facto* nie jest już stosowany literalnie, a jedynie w oparciu o racjonalizującą jego treść linię orzeczniczą. Ponadto, pod wątpliwość poddaje się samą zasadność istnienia rzeczonożego przepisu, ponieważ normy prawne w Kodeksie cywilnym dostatecznie regulują sposób zawarcia umowy konsensualnej, w każdy prawem

przewidziany sposób [1].

Należy również zwrócić uwagę na rozbieżności doktrynalne, w przedmiocie oceny dostateczności wyrażania woli stron do zawarcia umowy w świetle przepisów Kodeksu cywilnego i Prawa przewozowego. Zgodnie bowiem, z przytoczonym już art. 60 KC, jednym z elementów, warunkujących ważność złożenia oświadczenia woli jest jej wyrażenie poprzez każde zachowanie, które ujawnia jej treść. Zgodnie z głosem części doktryny, uchylenie się od uiszczenia opłaty za przejazd, nawet przy uprzednim zajęciu miejsca w pojeździe stanowi o braku zamiaru zawarcia takiej umowy przez pasażera [3] i nie może świadczyć o zawarciu umowy przewozu, z uwagi na to, że podróżny nie składa oświadczenia woli odbycia przejazdu i tym samym nie deklaruje chęci zawarcia umowy przewozu. Taki pogląd niesie za sobą daleko idące konsekwencje, choćby w zakresie podstawy nakładania opłat dodatkowych, z tytułu przejazdu bez dokonania opłaty za jego realizację. Nie można bowiem mówić o jej egzekucji jako kary umownej, gdyż, z uwagi na niedojście do zawarcia umowy sankcja ta nie posiada podstawy prawnej. Na przestrzeni lat wypracowano mechanizmy, pozywające na skuteczną egzekucję opłat dodatkowych, poprzez zakwalifikowanie ich, jako środka w swej istocie zbliżonego do odpowiedzialności za wykroczenie [3], jednakże, mając na względzie charakter stosunku prawnego, egzekucja dolegliwości z tytułu niedochowania obowiązków strony umowy przewozu powinna pozostać w kręgu instytucji prawa cywilnego.

Podobny dylemat natury interpretacyjnej powstał na kanwie analizy belgijskich norm prawa krajowego, co było determinantą do zwrócenia się z pytaniem prejudycjalnym do TSUE. Zgodnie z poglądem Komisji, zarówno krajowe normy prawa powszechnie obowiązującego, jak i regulacje przewoźnika NMBS, dot. ogólnych warunków przewozu, określające prawa o obowiązki stron są dwuznaczne, gdyż, z jednej strony klasyfikują stosunek prawny pomiędzy przewoźnikiem, a pasażerem jako czysto umowny, tym samym warunkując zawarcie umowy

poprzez przebywanie w miejscu, gdzie konieczne jest posiadanie ważnego biletu na przejazd, jako dostateczny wyraz woli zawarcia umowy przewozu przez podróżnego, co, skądinąd jest zbieżne, z, omawianą wyżej linią orzecniczą polskiej judykatury. Zgodnie z drugą tezą natomiast, do zawarcia umowy konieczne jest nabycie biletu, bowiem domniemywa się, że brak woli zapłaty przewoźnego oznacza brak woli zawarcia przez przewoźnika umowy przewozu bez wynagrodzenia.

W tym miejscu należy przytoczyć przepisy Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, które definiują umowę transportu jako odpłatną lub nieodpłatną umowę przewozu pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym lub sprzedawcą biletów a pasażerem na wykonanie jednej lub kilku usług transportowych. Definicja ta, poza rozszerzeniem katalogu stron do sprzedawców biletów jest podobna do uregulowań krajowych. Istotniejszy, mając na uwadze treść omawianego wyroku TSUE, jest natomiast załącznik do rozporządzenia stanowiący Wyciąg z umowy międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV), który w art. 6 ust. 2 wskazuje, że umowę potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. W zdaniu drugim jednak doprecyzowuje: brak biletu, nieprawidłowość lub utrata biletu nie powodują nieważności umowy przewozu, która podlega postanowieniom przepisów ujednoczonych. Mając na uwadze powyższy przepis oraz kontekst przedstawionego stanu faktycznego TSUE potwierdził, że bilet jest jedynie instrumentem, stanowiącym materialny wyraz istnienia umowy przewozu i, co do zasady, nie stanowi materialnego wyrazu zawarcia umowy przewozu.

Wydanie orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej stało się przyczynkiem do analizy regulacji krajowych państw członkowskich i skonfrontowanie ich z prawodawstwem wspólnotowym. Na przykładzie polskim zauważyć można występowanie wielu nieścisłości, będących wynikiem braku przeprowadzania cyklicznych rewizji ustawy Prawo przewozowe i aktów towarzyszących, dostosowujących jej treść do zmian zachodzących

w związku z postępowaniem technicznym i zmianą charakteru stosunków, które od czasu uchwalenia ustawy uległy diametralnym przemianom. Pokrępienie natomiast stanowi fakt, że pomimo niedoskonałości po stronie legislacyjnej, zarówno głos judykatury jak i doktryny pozwolił na przestrzeni lat na stosowania przepisów zgodnie z ich przeznaczeniem społeczno-gospodarczym. Orzeczenie TSUE świadczy o tym, że opisane wyżej problemy nie są wyłącznie domeną polskiego systemu prawa, bowiem równie zawiły stan belgijskiego prawodawstwa w przedmiotowym zakresie był bodźcem do zajęcia głosu przez TSUE. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Ambroziuk D., Dąbrowski D., Garnowski K., Wesołowski K.: Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim, Warszawa 2020.
- [2] Habas M., Fras M. (red.): Kodeks cywilny. Komentarz, Warszawa 2019.
- [3] Jaworski A.: Prawo przewozowe. Komentarz, Warszawa 2012.
- [4] Radwański Z., Olejniczak A.: Prawo cywilne – część ogólna, Warszawa 2013.
- [5] Wyrok TSUE z dnia 7 listopada 2019 r. w sprawach połączonych od C-349/18 do C-351/18 *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen przeciwko Mbutuku Kayeba, Larissa Nijs, Jean-Louis Anita Dedroog* (Dz.Urz. UE 2020 C 10/12 z 13 stycznia 2020 r.)
- [6] Por. Wyrok z dnia 29 sierpnia 2018 r., I C 557/18; Wyrok z dnia 4 stycznia 2016 r., I C 795/15; Wyrok z dnia 25 sierpnia 2016 r., I C 194/16.
- [7] Por. § 6 Regulaminu przewozu (RPR) Polregio sp. z o.o. [dostęp: 25.10.2020 r.], § 6 Regulaminu przewozu osób, zwierząt i rzeczy przez Koleje Śląskie (RPO-KŚ) [dostęp: 26.10.2020 r.], § 5 Regulamin odprawy oraz przewozu osób i zwierząt przez „Koleje Mazowieckie – KM” (RP-KM) [dostęp: 26.10.2020 r.]. Analiza swoim zakresem nie obejmowała przejazdów okazjonalnych i zamkniętych.