

Przegląd Prawno-Ekonomiczny

REVIEW OF LAW, BUSINESS & ECONOMICS

lipiec-sierpień-wrzesień

Nr 44/1
(3/2018)



WYDZIAŁ ZAMIEJSKOWY
PRAWA I NAUK
O SPOŁECZEŃSTWIE | **KUL**

WYDAWCA

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II | Wydział Zamiejscowy Prawa i Nauk o Społeczeństwie
w Stalowej Woli

ADRES REDAKCJI

Redakcja „Przeglądu Prawno-Ekonomicznego” | 37-450 Stalowa Wola, ul. Ofiar Katynia 6a |
e-mail: ppe@kul.pl

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

dr Artur Lis – redaktor naczelny (editor-in-chief) | dr David W. Lutz (Holy Cross College w Notre Dame, USA) | dr Dariusz Żak – zastępcy redaktora naczelnego (associate editors) | dr hab. Grzegorz Wolak – sekretarz redakcji (administrative editor) | dr hab. Piotr T. Nowakowski – redaktor ds. międzynarodowych (international editor) | dr Filip Ciepły, dr Isaac Desta (Holy Cross College w Notre Dame, USA), dr Dorota Tokarska, dr Dominik Tyrawa, dr Timothy Wright (Holy Cross College w Notre Dame, USA) – redaktorzy tematyczni (subject editors) | dr Piotr Pomorski – redaktor statystyczny (statistical editor) | mgr Agnieszka Lis – redaktor językowy polskojęzyczny (Polish-language editor) | mgr Tomasz Deptuła (USA) – redaktor językowy anglojęzyczny (English-language editor) | prof. dr hab. Nikolaï Gołowaty (UKRAINA) – redaktor językowy rosyjskojęzyczny | dr Judyta Przyłuska-Schmitt – redaktor konsultant (consulting editor) | mgr Rafał Podlesny – redaktor techniczny (layout editor)

RADA NAUKOWA

ks. prof. dr hab. Antoni DĘBIŃSKI (Rektor KUL Lublin) | prof. dr hab. Thomas BURZYCKI (Holy Cross College w Notre Dame, USA) | prof. dr hab. Wiktor CZĘPURKO (Ukraina) | dr hab. Leszek CWIKŁA (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Czesław DEPTUŁA (KUL Lublin) | dr hab. Marzena DYJAKOWSKA (KUL Lublin) | abp. prof. dr hab. Andrzej DZIĘGA (Szczecin) | dr hab. Krzysztof GRZEGORCZYK (Wyższa Szkoła Humanistyczno-Przyrodnicza w Sandomierzu) | nadkom. dr Dominik HRYSZKIEWICZ (Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie) | prof. dr hab. Aleks JULDASZEW (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | prof. dr hab. Marian KOZACZKA (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Andrzej KUCZUMOW (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Pantelis KYRMIZOGLU (Alexander TEI of Thessaloniki, Greece) | dr hab. Antoni MAGDOŃ (KUL Stalowa Wola) | ks. prof. dr hab. Henryk MISZTAŁ (KUL Lublin) | prof. dr hab. Wojciech NASIEROWSKI (University of New Brunswick) | prof. dr hab. Jurij PACZKOWSKI (Ukraina) | prof. dr hab. Pylyp PYLYPENKO (Ukraina) | prof. dr hab. Anton STASCH (European Akademy of Technology & Management, Oedheim Niemcy) | prof. dr hab. Tomasz WIELICKI (California State University, Fresno) | ks. dr hab. Krzysztof WARCHAŁOWSKI (Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego)

RECENZENCI ZEWNĘTRZNI

dr hab. Leszek BIELECKI (Wyższa Szkoła Ekonomii, Prawa i Nauk Medycznych w Kielcach) | dr Walentyn GOŁOWCZENKO (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | dr hab. Mirosław KARPIUK (Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie) | dr Barbara Lubas (Nadbużańska Szkoła Wyższa w Siemiatyczach) | prof. dr hab. Oleksander MEREŻKO (Ukraina) | dr Kiril MURAWIEW (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | dr Łukasz Jerzy PIKULA (Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach) | ks. dr hab. Tomasz RAKOCZY (Uniwersytet Zielonogórski) | dr hab. Krystyna ROSŁANOWSKA-PLICHCIŃSKA (Wyższa Szkoła Zarządzania i Ekologii w Warszawie) | dr hab. Piotr RYGUŁA (Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego) | dr hab. Romuald SZEREMIETIEW (Akademia Obrony Narodowej) | prof. dr hab. Jerzy Tomasz SZKUTNIK (Politechnika Częstochowska) | prof. dr hab. Dariusz SZPOPER (Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie) | dr hab. Andrzej SZYMAŃSKI (Uniwersytet Opolski) | dr Agnieszka OGRODNIK-KALITA (Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie)

DRUK I OPRAWA

VOLUMINA.PL DANIEL KRZANOWSKI | ul. Ks. Witolda 7-9, 71-063 Szczecin | tel. 91 812 09 08 | e-mail: druk@volumina.pl

ISSN 1898-2166 | Nakład 300 egz.



Watykan, 25 kwietnia 2018 r.

Spis treści

Artykuły

KAZIMIERA JUSZKA, KAROL JUSZKA *Problematyka badawcza metodyki przeprowadzania okazania w Polsce* | 13

ELŻBIETA A. MAJ *Tajemnica w postępowaniu administracyjnym* | 22

MAGDALENA MATERNIAK *Wymóg uregulowanej sytuacji prawnej związków wyznaniowych z art. 195 §1 Kodeksu karnego* | 36

ANNA WOLSKA-BAGIŃSKA *Przesłanki ogłoszenia upadłości konsumenckiej* | 48

KRZYSZTOF BOKWA *Ekstradycja - regulacja i historia na przykładzie prawa austriackiego* | 68

JOANNA CZUCHRYTA *Dopuszczalność przeznaczenia agio na sfinansowanie spłaty z tytułu umorzenia udziałów (akcji) w spółkach kapitałowych* | 79

DAMIAN DOBOSZ *Treść wykonywania prawa własności w kontekście planowania i zagospodarowania przestrzennego* | 91

MICHAŁ GREGORCZYK, MONIKA UTRACKA *Umowy dowodowe - nowa instytucja w polskiej procedurze* | 104

KLAUDIA GRZEBIELA *Naruszenie prawa do zmiany sprzedawcy energii jako praktyka naruszająca zbiorowe interesy konsumentów* | 117

KLAUDIA KIJĄŃSKA *Prawo do prywatności, a niejawne prowadzenie działań wobec cudzoziemców na gruncie ustawy o działaniach antyterrorystycznych* | 131

JAN KLUZA *Przestępstwo propagowania treści faszystowskich w świetle ostatnich doniesień medialnych. Studium przypadku z Wodzisławia Śląskiego* | 146

ALEKSANDRA NIEPRZECKA *Przyznanie do winy w postępowaniach przed międzynarodowymi trybunałami karnymi a standardy rzetelnego procesu* | 159

ŁUKASZ CHYLA *Wzrost znaczenia klauzuli hardship w międzynarodowym prawie kontraktów* | 179

BARTŁOMIEJ PYKA *Obowiązek kontraktowania w prawie przewozowym* | 193

MICHAŁ SŁUŻALEC *Wyrażenie zgody przez pacjenta na ujawnienie tajemnicy lekarskiej a jawność rozprawy głównej na gruncie kodeksu postępowania karnego* | 210

IWO JAROSZ *Wybrane problemy związane ze stosowaniem artykułu 961 Kodeksu cywilnego* | 222

ADRIAN ROMKOWSKI *Normatywne i pozanormatywne podstawy odpowiedzialności za współsprawstwo wykroczenia* | 239

PATRYCJA FIGUŁA *Zdatność ugodowa a zdatność arbitrażowa - analiza relacji na tle Kodeksu postępowania cywilnego* | 265

PAULINA KOWALSKA *Sformułowanie wniosku z art. 380 k.p.c. w zażaleniu do Sądu Najwyższego* | 277

ALEKSANDRA KULICZKOWSKA *Institucja błędu w prawie umów* | 290

TOMASZ PILIKOWSKI *Zasada rzetelnego procesu a możliwość wykorzystania dowodów nielegalnych – analiza w perspektywie ostatnich nowelizacji Kodeksu postępowania karnego* | 305

JOANNA SZUMAŃSKA *Zabezpieczenie roszczenia przez arbitra doraźnego na tle postępowania o udzielenie zabezpieczenia przed sądem powszechnym* | 324

BARBARA ZIELIŃSKA – RAPACZ *Zwolnienie ubytków wyrobów akcyzowych z podatku w Polsce na tle prawa Unii Europejskiej* | 336

ŁUKASZ CHYLA *Wyzwania polskiego arbitrażu w sporach o zaskarżanie uchwał* | 349

MARCIN MOLENDĄ, MARTA KRUHŁAYĄ *Wycena kapitału intelektualnego przedsiębiorstwa usług transportowych* | 367

Glosa

AGNIESZKA OGRODNIK-KALITA *Glosa do wyroku Sądu Okręgowego w Gdańsku z dnia 6 lipca 2016 r., III CA 406/16* | 378

Contents

Articles

KAZIMIERA JUSZKA, KAROL JUSZKA *Research issues pertaining to the methodology of performing a police lineup in Poland* | 13

ELŻBIETA A. MAJ *The confidentiality in administrative proceedings* | 22

MAGDALENA MATERNIAK *The Requirement of regulated legal position of religious communities from art. 195 section. 1 of the Criminal Code* | 36

ANNA WOLSKA-BAGIŃSKA *Preconditions for declaring personal bankruptcy* | 48

JERZY NIKOŁAJEW KRZYSZTOF BOKWA *Extradition - regulation and history on the example of Austrian law* | 74

JOANNA CZUCHRYTA *Admissibility of financing remuneration for redeemed shares from agio* | 79

DAMIAN DOBOSZ *Content of the exercise of the ownership rights in the context of spatial planning and land development* | 91

MICHAŁ GREGORCZYK, MONIKA UTRACKA *Contracts of evidence - a new institution in the Polish procedure* | 104

KLAUDIA GRZEBIELA *Violation of the right to switch the energy supplier as a practice infringing collective consumer interests* | 117

KLAUDIA KIJĄŃSKA *Right to privacy and secret activities against foreigners based on act of counter-terrorism activities* | 131

JAN KLUZA *The crime of promoting fascist content in the view of recent media reports. Case study from Wodzisław Śląski* | 146

ALEKSANDRA NIEPRZECKA *Guilty Plea under the Proceedings before International Criminal Tribunals and the Standards of Fair Trial* | 159

ŁUKASZ CHYLA *The Rise of Hardship Clause in International Contract Law* | 179

- BARTŁOMIEJ PYKA *Obligation to contract in Carriage law* | 193
- MICHAŁ SŁUŻALEC *Consent of the patient for disclosure of professional secrecy and the principle of public while the main trial in criminal proceeding code* | 210
- IWO JAROSZ *Certain issues concerning the application of article 961 of the Polish Civil code* | 222
- ADRIAN ROMKOWSKI *Normative and beyond-normative basis of liability for co-perpetration in a contravention* | 239
- PATRYCJA FIGUŁA *Complicability and arbitrability - analysis of relationships on the background Code of Civil Procedure* | 265
- PAULINA KOWALSKA *Formulation of the application from art. 380 k.p.c. in a complaint to the Supreme Court* | 277
- ALEKSANDRA KULICZKOWSKA *Mistake in contract law* | 290
- TOMASZ PILIKOWSKI *The due process of law rule and the possibility of using illegal evi-dences - an analysis in the light the perspective of recent amendments of the Code of the Criminal Procedure* | 305
- JOANNA SZUMAŃSKA *Security of the claim made by an emergency arbitrator against the proceedings for granting security in a court of law* | 324
- BARBARA ZIELIŃSKA – RAPACZ *Exemption from excise duty in cases of lost goods in the Polish legal system compared to European Union law* | 336
- ŁUKASZ CHYLA *The challenges of Polish arbitration in shareholders' resolution disputes* | 349
- MARCIN MOLENDĄ, MARTA KRULAYĄ *Valuation of intellectual capital of a transport company* | 367

Gloss

- AGNIESZKA OGRODNIK-KALITA *Gloss on The Regional Court Judgement in Gdańsk of July 6, 2016, III CA 406/16* | 378

Bartłomiej Pyka

Obowiązek kontraktowania w prawie przewozowym

Obligation to contract in Carriage law

Wstęp

Niniejszy artykuł ma na celu dokonanie analizy funkcjonowania obowiązku kontraktowania w prawie przewozowym. Każdy z rozdziałów odnosi się do udzielenia odpowiedzi na odrębne pytanie, w pierwszej kolejności po omówieniu cech konstytutywnych dla przepisów przewidujących przymus zawarcia umowy chcę wykazać istnienie takiego przymusu w art. 3 prawa przewozowego [dalej: pr.przew]. Kolejny rozdział odnosi się natomiast do wskazania wadliwości oraz niejasności w zakresie formułowania wyjątków od rozpoznanego obowiązku kontraktowania. Ostatnia część artykułu przedstawia możliwe sankcje związane z naruszeniem obowiązku zawarcia umowy, ze wskazaniem ich niepraktyczności oraz propozycją przeniesienia kwestii odpowiedzialności za naruszenie art. 3 pr.przew. z płaszczyzny cywilnoprawnej na płaszczyznę publicznoprawną. Najważniejszym zadaniem artykułu jest podkreślenie istnienia obowiązku kontraktowania w prawie przewozowym oraz zniweczenia jego jurydycznego sensu poprzez nieprecyzyjne, a często nietrafne, sposoby określenia wyjątków od tegoż obowiązku, a także poprzez nieskuteczne i oderwane od praktyki ujęcia egzekucji przymusu zawarcia umów przewozowych.

I. Obowiązek kontraktowania w prawie przewozowym – wyjątek od cywilnoprawnej swobody umów, sens obowiązku zawarcia umowy, cechy konstytutywne regulacji nakładających obowiązek zawarcia umowy w kontekście art. 3 prawa przewozowego, przymus kontraktowania o podłożu publicznoprawnym w kontekście art. 9 prawa przewozowego

Możliwość odmowy zawarcia umowy najlepiej oddana została poprzez wprowadzony przez M. Sośniaka podział znaczenia swobody umów, który wskazuje na pierwszy aspekt pozytywny swobody umów, to jest wolność stron do zawierania umów, o ile nie naruszają wskazanych w 353¹ k.c. przeszkód zawarcia umowy, a także, drugi aspekt negatywny odwołujący się do zakazu przymuszenia stron do zawarcia umowy¹. Odnosząc się do przeszkód swobody kontraktowania, należy na potrzeby niniejszej pracy wskazać, iż w kontekście nakazu kontraktowania sprzeczność z zasadami współżycia społecznego rozumianymi najczęściej jako zespół powiązanych norm pozaprawnych, ugruntowanych nie uzasadnieniem jurem, ale aksjologicznym, które to z uwagi na swoją powszechną akceptowalność w społeczeństwie stanowią pewne utarte wzorce zachowania w grupie, nie może w praktyce stanowić źródło nakazu zawarcia umowy². Zasady współżycia społecznego stanowią barierę wolności kształtowania umów będących wyrazem rażącej niewspółmierności obowiązków stron, choćby w takim zakresie jak niewspółmierne określenie zabezpieczeń (tzw. umowy dławiące czyli przełączenie całego majątku dłużnika na rzecz wierzyciela w celu zabezpieczenia stosunkowo niewielkiego kredytu³) czy rażąco niewspółmierne określanie ryzyka związanego z powstaniem lub wykonaniem zobowiązania⁴. Analogicznie rozpatrzyć należy przypadek sprzeczności z naturą danej czynności prawnej, które to odwołuje się do ograniczenia ukształtowania treści stosunku zobowiązaniowego w kształcie, który stoi w sprzeczności z wyjściowymi założeniami cechującymi daną umowę, tytułem przykładu można wskazać, iż sprzecznością z naturą umowy świadczenia usług jest uzależnienie świadczenia charakterystycznego

¹ M. Sośniak, *Rozwój historyczny konstrukcji umowy obligacyjnej*, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, 1986, s. 13.

² Z. Radwański, (w:) *System prawa prywatnego*, t. 2 C.H. Beck 2008, s. 237.

³ Wyrok SN z dnia 9 lutego 2012 r., III CSK 181/11, Wyrok SN z dnia 28 października 2010 r., II CSK 218/10.

⁴ I. Karasek, *Granice dopuszczalności ustanawiania zabezpieczeń - nadmierność zabezpieczeń*, *Transformacje Prawa Prywatnego* 2003, s. 65 i nast.

drugiej strony w formie zapłaty od osiągnięcia określonego rezultatu. Klarownym wydaje się stanowisko, iż także sprzeczność z właściwością stosunku zobowiązaniowego, również w znikomym stopniu, może stać się wyłomem od zasady swobody umów, a tym samym podstawą do rozpoznania w danym wypadku zaistnienia obowiązku kontraktowania. W związku z powyższym zasadnym zdaje się być twierdzenie, iż nakaz kontraktowania może mieć zastosowanie tylko w wypadku nakazu ustawowego⁵.

Świadczenie usług związanych z transportem należy do kategorii związanych z zaspokajaniem podstawowych potrzeb człowieka, toteż ustawodawca w art. 3 ust. 1 pr.przew. przewiduje, iż w zakresie podanym do wiadomości publicznej przewoźnik jest obowiązany do przewozu osób i rzeczy. Sensem nałożenia takiego obowiązku jest zagwarantowanie usługi, która warunkuje stabilne funkcjonowanie społeczeństwa i gospodarki i ze względu na swoją charakterystykę musi cechować się ciągłością, niezawodnością oraz powszechnym dostępem⁶. Co ciekawe, analogicznego rozwiązania nie znajdziemy w prawie kolejowym czy morskim, w których to występują te same podstawy do wprowadzenia obowiązku kontraktowania.

Nawiązując do wyodrębnionych przez doktrynę czterech cech wspólnych dla przepisów przewidujących przymus kontraktowania należy już na wstępie wykazać, iż zawierają się one w treści art. 3 pr.przew. Cechy te to:

- a) precyzyjne wskazanie adresata,
- b) stwierdzenie istnienia skutecznego roszczenia o złożenie oświadczenia woli,
- c) przesłanki aktualizacji owego roszczenia,
- d) określenie, choćby nieprecyzyjne, treści potencjalnej umowy⁷.

Po pierwsze jednoznacznie należy wskazać, iż art. 3 pr.przew. przewiduje adresata normy to jest wszystkich przewoźników podlegających regulacji prawa przewozowego. W dalszej kolejności poprzez sformułowanie „jest obowiązany do przewozu osób i towarów” można zdekodować istnienie skutecznego roszczenia o złożenie oświadczenia woli. Natomiast analizując zaistnienia jasno określonych warunków, w wypadku których zaistnienia dojdzie do aktualizacji roszczenia o złożenie oświadczenia woli, należy wskazać na istniejący spór w zakresie istoty

⁵ Podobnie W. Pyziół, *Umowa rachunku bankowego*, Wydawnictwo Prawnicze PWN Sp. z o.o. 1977, s. 49 i nast.

⁶ M. Stec, *Obowiązek kontraktowania w działalności transportowej a zasada wolności gospodarczej*. W *Studia z prawa gospodarczego i handlowego : Księga pamiątkowa ku czci prof. Stanisława Włodyki*, Dom Wydawnictwa Naukowych 1996, s. 415-416.

⁷ Red. E. Łętowska, *System prawa prywatnego. Prawo zobowiązań – część ogólna t. 5*, C.H. Beck, 2013, s. 492 i nast.

ofertowego trybu zawarcia umowy w prawie przewozowym⁸. Starsze podejście akcentowane we wczesnych pracach takich autorów jak W. Górski, a także orzecznictwo jeszcze z okresów poprzedzających uchwalenie ustawy nawiązywało do istnienia oferty o charakterze *ad incerta personam*, którą to składał przewoźnik, a oblatem miał być jego kontrahent⁹. Drugi pogląd przyjmuje stanowisko wprost odwrotne do pierwszego, a więc to potencjalny klient przewoźnika wykupując bilet jest oferentem w myśl regulacji k.c. Drugie stanowisko z biegiem czasu uzyskało dominującą pozycję w orzecznictwie i piśmiennictwie, przedstawianie wszystkich argumentów przemawiających za tym ujęciem, jest na użytek niniejszej pracy bezprzedmiotowe, jednakże należy podkreślić, iż jeden z owych argumentów odwołuje się do obowiązku kontraktowania¹⁰. Tylko w wypadku akceptacji konstrukcji w której to oferentem jest podmiot chcący skorzystać z usługi przewoźnika, a sam przewoźnik jest tylko oblatem znajduje zastosowanie przewidziany w art. 3 pr.przew. obowiązek zawarcia umowy. Albowiem, gdyby przyjąć konstrukcję odwrotną odpowiadającą starszemu zapatrywaniu, cel art. 3 pr.przew. nie miałby żadnego zastosowania. Ponadto, na potrzeby omówienia tegoż tematu, należy dodać, iż ujęcie w myśl którego przewoźnik jest oblatem, jest poprawne z uwagi na art. 7 pr.przew. przewidujące odstępstwa od obowiązku kontraktowania. W wypadku zastosowania aktualniejszego stanowiska przepis ten regulowałby, wyjątkowe wypadki w których przewoźnik, może odrzucić ofertę swojego kontrahenta, natomiast, gdyby przyjąć, iż to przewoźnik składa ofertę przewozu to sensem art. 7 pr.przew. byłoby przewidzenie wypadków prawa do skutecznego odstąpienia od zawartej umowy, co wydaje się być ujęciem odbiegającym od intencji ustawodawcy¹¹. W związku z powszechnym przyjęciem w doktrynie i judykaturze drugiego stanowiska, należy wskazać, iż warunkiem aktualizacji roszczenia o złożenie oświadczenia woli, w formie akceptacji przewoźnika, jest jedynie złożenie przez oferenta stosownej oferty. Wracając więc do cech łączących normy przewidujące obowiązek kontraktowania, należy wskazać dodatkowo na określenie minimalnych postanowień umowy, której to dotyczy. Widoczne jest w art. 3 pr.przew. odwołanie do wcześniejszego art. 2 pr.przew., skoro przewoźnik zobowiązany jest do zawarcia umowy w zakresie podanym do wiadomości publicznej posiłkować się należy treścią cenników, taryf czy też innych wzorców, których minimalną treść, choć nie w sposób enumeratywny,

⁸ M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Zakamycze, 2005, s. 127-130.

⁹ W. Górski, *Zagadnienia prawne przewozu osób*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej 3/1959, s. 184, wyrok SN z dnia 20.09.1933 sygn. I C 2414/32.

¹⁰ J. Gospodarek, *Zawarcie umowy przewozu osób*, Wydawnictwo Prawnicze 1979, s. 82.

¹¹ M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Zakamycze, 2005, s. 130.

określa art. 2 pr.przew. W zakres owych informacji wchodzi, zakres działania przewoźnika, w tym adresy punktów odprawy, a także w wypadku ciągłości świadczenia usług odpowiednio opublikowany rozkład jazdy. Użyty w tymże przepisie zwrot „w szczególności” jasno ukazuje, iż zakres działania przewoźnika stanowi katalog otwarty, a jego treść zdeterminowana jest charakterem świadczonej usługi. Szukając dalszych elementów minimalnych objętej obowiązkiem kontraktowania umowy należy posiłkować się orzecznictwem, które określa niekiedy szczegółowo elementy informacji takie jak ustalenie rozkładu jazdy, określenie godzin wykonywania przewozu, podanie tego rozkładu do publicznej wiadomości, określenie przystanków, na których zgodnie z rozkładem jazdy odbywa się wsiadanie i wysiadanie pasażerów, ustalenie cennika opłat podanego do publicznej wiadomości, wykonywanie transportu zgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu¹². W związku z treścią art. 2 pr.przew. możemy jednoznacznie stwierdzić, iż przewidziane w tej gałęzi prawa regulacje zawierają minimalną treść postanowień co prowadzi do wniosku o spełnianiu przez art. 3 pr.przew. ostatniej z wcześniej wspomnianych cech warunkujących rozpoznanie obowiązku kontraktowania. Nie należy kierować się ścisłą wykładnią literalną przepisu art. 3 pr.przew., która to wykładnia wskazywałaby iż zwrot „jest obowiązany do przewozu osób i rzeczy” odnosi się do wykonania zawartej już umowy, a nie do obowiązku kontraktowania. W takim ujęciu przepis ten jawiłby się jako swoiste *superfluum* ustawowe, nie oddawałby sensu swojemu funkcjonalnemu znaczeniu, które to stanowi gwarancję realizacji swoistej służby publicznej jaką jest przewóz ludzi i rzeczy¹³. W związku z powyższym, należy uznać, iż regulacje prawa przewozowego stanowią dobitny przykład wyjątku od swobody umów wyrażonej w art. 353¹ k.c.. Oczywiście regulacja ta jako wyjątek, w myśl zasady *exceptiones non sunt extendendae* nie może być interpretowana rozszerzająco, a ponadto przepisy prawa przewozowego określają poprzez art. 7 oraz 8 pr.przew. wyjątki od obowiązku kontraktowania.

W wypadku regulacji obowiązku kontraktowania w prawie przewozowym należy dokonać także analizy art. 9 pr.przew¹⁴. Na podstawie art. 9 ust. 1 pr.przew. Minister właściwy do spraw transportu może nałożyć na przewoźnika obowiązek zawarcia umowy o wykonanie zadania przewozowego, jeżeli jest to niezbędne ze

¹² Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 7 grudnia 2016 sygn. III SA/Po 327/16.

¹³ T. Szanciło, *Prawo przewozowe komentarz*, C.H. Beck 2008, s. 47-48.

¹⁴ O różnicach teoretycznych i historycznych pomiędzy art. 3 i 9 pr.przew. porównaj M. Stec *Obowiązek kontraktowania w działalności transportowej a zasada wolności gospodarczej. W Studia z prawa gospodarczego i handlowego: Księga pamiątkowa ku czci prof. Stanisława Włodyki*, Dom Wydawnictw Naukowych 1996, s. 423-424.

względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa bądź w przypadku klęski żywiołowej. Chodzi, więc o inne ujęcie źródła obowiązku przewozu, tym razem już nie ustawowe, lecz oparte na podstawie decyzji administracyjnej. Literalne brzmienie przepisu przywodzi na myśl regulację art. 3 oraz 8 ust. 1 pkt. 1 pr.przew. Po pierwsze mamy do czynienia z obowiązkiem zawarcia umowy, aczkolwiek art. 9 pr.przew. nazywa ją „umową o wykonanie zadania przewozowego”, podczas gdy art. 3 wspomina o „obowiązku przewozu osób i rzeczy”. Pomimo różnic ujęcia przepisu, doktryna wydaje się potwierdzać, iż w zasadzie chodzi o ten sam zakres pojęciowy, a wskazanie na „wykonanie zadania przewozowego” nie odsyła do żadnych przepisów szczególnych, a stanowi tylko podkreślenie umotywowania publicznoprawnego obowiązku kontraktowania¹⁵. Natomiast drugi człon art. 9 ust. 1 pr.przew. koresponduje z przesłankami decyzji o ograniczeniu świadczenia usług ujętej w art. 8 ust. 1 pkt. 1. Szerzej o przesłankach mowa będzie w rozdziale III artykułu. Uelastycznieniem przepisu ust. 1 jest natomiast ust. 2 pozwalający nałożenie organom samorządowych jednostek terytorialnych analogicznego obowiązku na przewoźnika w wypadku wystąpienia klęski żywiołowej. Warto zwrócić uwagę, iż przepis ten w odróżnieniu od art. 8 ust. 1 pkt. 2 nie dokonuje rozgraniczenia kompetencji organów, co pozwala w mojej opinii na przyjęcie stanowiska, opartego na analizie *ratio legis* przepisu, iż o właściwości decydować będą miejsce wystąpienia stanu klęski żywiołowej. Stosowanie analogii do przepisu art. 8 ust. 1 pkt. 2 czyli uzależnienia właściwości od formy organizacyjno-prawnej przewoźnika uważam za niezasadne, nie tyle uwagi na negatywną ocenę art. 8 ust. 1 pkt. 2, lecz także brak doktrynalnych przesłanek do zastosowania wniosku *per analogiam*. Różnicując podstawy obowiązku kontraktowania, warto zwrócić uwagę na jedną kluczową odmienną pomiędzy art. 9 pr.przew. a art. 3 pr.przew. Jak wskazuje art. 9 ust. 3 pr.przew. organ nakładający obowiązek ma albo samodzielnie zapewnić środki finansowe albo wskazać podmiot odpowiedzialny za sfinansowanie realizacji umów przewozowych. Sensem zawierania umów przewozowych jest uzyskanie wynagrodzenia zgodnie z kodeksową definicją ujętą w art. 744 k.c., który to w realiach ekonomii niemalże zawsze przekraczać będzie zakres poniesionych kosztów, natomiast w wypadku art. 9 pr.przew. ustawa nakłada na organ obowiązek pokrycia kosztów jedynie w zakresie poniesionych nakładów, a potencjalne przysporzenie przekraczające koszty leżeć będzie jedynie w gestii organu. W związku z powyższym art. 3 pr.przew. wyrażający generalną zasadę tej gałęzi prawa nie wyklucza, a wręcz nie może wykluczać sensu gospodarczego

¹⁵ Ibidem s. 78-79.

świadczenia usług, natomiast art. 9 pr.przew. z uwagi na swoje publicznoprawne uzasadnienie odsuwa zarobek na dalszy plan¹⁶. Konkludując art. 9 pr.przew. stanowi wyjątek od zawartej w kodeksie cywilnym swobody umów w postaci nałożenia obowiązku kontraktowania o charakterze administracyjnoprawnym, który choć zbliżony jest do art. 3 pr.przew. wykazuje szereg odmienności wynikłych z *ratio legis* tejże regulacji.

II. Wyjątki od obowiązku kontraktowania w prawie przewozowym – wyjątki przewidziane w art. 7 prawa przewozowego, ograniczenie świadczenia usług przewidziane w art. 8 prawa przewozowego, niejasności i problemy interpretacyjne

Wychodząc od pierwszego z przepisów regulujących wyjątki od art. 3 pr.przew. to jest art. 7 pr.przew., należy wskazać, iż określa on wprost trzy przesłanki o charakterze ocennym, w wypadku których przewoźnik zwolniony jest z obowiązku kontraktowania. To jest:

- a) zajście okoliczności uniemożliwiających przewóz, których to przewoźnik nie mógł uniknąć ani zapobiec ich skutkom,
- b) niezastosowanie się przez klienta do przepisów przewozowych,
- c) niemożliwość przewozu z uwagi na fakt, iż przewoźnik nie dysponuje odpowiednimi środkami oraz urządzeniami transportowymi.

Nie muszą one być oczywiście spełnione kumulatywnie, wystarczy zaistnienie jednej, dowolnej podstawy odpowiadającej art. 7 pr.przew. do powstania prawnie doniosłego uprawnienia do odmowy przyjęcia oferty. Z uwagi na węzłowe znaczenie tej regulacji, za stosowne uważam dokonanie choćby pobieżnej analizy przedstawionych przesłanek zwolnienia z obowiązku kontraktowania. Analizując zwrot „okoliczności uniemożliwiających przewóz, których przewoźnik nie mógł uniknąć ani zapobiec ich skutkom” należy jednoznacznie stwierdzić, iż choć dyspozycja ta przywołuje na myśl jurydyczne ujęcie „siły wyższej” przepis ten nie może być jedynie doń zawężony¹⁷. Wykładnia ta, uwzględniając, iż art. 65 ust. 2 pr.przew. stanowi samoistną podstawę do stwierdzenia, iż siła wyższa jest podstawą do zwolnienia z odpowiedzialności przewoźnika, prowadziłyby do zbędności art. 7 pkt. 1 pr.przew. W analizowanym przepisie należy wskazać,

¹⁶ Ibidem s. 81.

¹⁷ Ibidem, s. 68-69.

iz jego zakres objęte są także, czynniki wewnętrzne z punktu widzenia przedsiębiorstwa, których to wystąpienia w normalnym stanie rzeczy przewoźnik nie mógł przewidzieć oraz zapobiec. Należy zatem subsydiarnie stosować treść art. 355 k.c. odwołującej się do obiektywnego wzorca należytej staranności. Wypracowanie generalnego, odpowiadającego wszelkim sytuacjom wzorca jest skazane na porażkę, gdyż każdorazowo wzorzec ten musi być dostosowany do szeregu cech charakteryzujących przewoźnika. Jak słusznie wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 23 października 2003 - o tym, czy na tle konkretnych okoliczności można osobie zobowiązanej postawić zarzut braku należytej staranności w dopełnieniu obowiązków, decyduje nie tylko niezgodność jego postępowania z modelem, lecz także uwarunkowana doświadczeniem życiowym możliwość i powinność przewidywania odpowiednich następstw zachowania¹⁸. W dalszej kolejności sentencja orzeczenia zakazuje odrywania miarkowania staranności dłużnika od jego doświadczenia oraz faktycznego położenia. W tym ujęciu owe okoliczności weryfikowane będą zawsze stanem faktycznym. Przykładowym, a zarazem najczęstszym wypadkiem powoływania się przez przewoźników na punkt 1 analizowanego artykułu są warunki atmosferyczne oraz remonty dróg. Ustalenie, czy stanowią one podstawę do odmowy zawarcia umowy zależeć będzie od możliwości przewidzenia i przygotowania odpowiedniego sprzętu czy też wyznaczenia zastępczych tras. Jak słusznie wskazuje piśmiennictwo okoliczności te nie tylko mogą wynikać z danego stanu faktycznego, lecz także zaistnienia przeszkód o charakterze prawnym¹⁹. Szeroko rozumiane cofnięcie czy stwierdzenie nieważności decyzji uprawniającej przewoźnika do prowadzenia działalności, może być podstawą do aktualizacji uprawnienia płynącego z art. 7 pr.przew. w takim zakresie w jakim nie jest ono wynikiem naruszenia przez przewoźnika prawa, gdyż świadome naruszenie prawa nie może stanowić okoliczności, której przewoźnik nie mógł zapobiec. Drugą przesłanką zwalniającą od obowiązku kontraktowania jest niezastosowanie się przez klienta do przepisów przewozowych. Przesłanka ta, choć podobnie jak przesłanka punktu pierwszego, charakteryzuje się wysokim stopniem pojemności pojęciowej, w praktyce stosowania nie wywołuje, aż tak doniosłych problemów. Podkreślić należy, iż ustawodawca nie wskazuje, w jakim stopniu musi dojść do naruszenia przepisów, aby uznać, iż zachodzi podstawa do odrzucenia oferty. Nieprzypadkowo przepis nie stanowi, iż naruszenie ma dotyczyć danych dóbr takich jak zdrowie czy

¹⁸ Wyrok SN z dnia 23.10.2003 sygn. V CK 311/02.

¹⁹ D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Wolters Kluwer SA 2014, s. 52 i nast., T. Szanciło, *Prawo przewozowe komentarz* C.H. Beck Warszawa 2008 s. 68.

majątek, w związku z powyższym, za dopuszczalne stosowne wydaje się uznanie szerokiego rozumienia „naruszenia” przepisów przewozowych. Wskazać jednak należy na zasadniczy problem, to jest niejasność pojęciową zwrotu „przepisy przewozowe”. W wypadku rozumienia przepisów przewozowych zarysowane są dwa podejścia, zarówno pierwsze jak i drugie są zgodne, iż zakresem tym objęte winny być przepisy prawa powszechnego, a więc nie tylko sama ustawa prawo przewozowe, ale i przepisy o charakterze porządkowym wskazane w art. 15 pr. przew. Sporne jest natomiast uznanie za „przepisy prawa przewozowego” w myśl art. 7 pkt. 2 pr.przew. regulaminów. Zwolennicy uznania regulaminów za podstawę do skutecznej odmowy zawarcia umowy, akcentując ustawową kompetencje przewoźnika do tworzenia tychże regulaminów oraz ich znaczenie w praktyce²⁰. Stanowisko to, obarczone jest jednak, w mojej ocenie, rażącym błędem logicznym, albowiem stosowanie regulaminów jest pochodną zawarcia umowy. Ocenianie braku zastosowania się przez kontrahenta do regulaminów prowadzi do nieracjonalnego odwrócenia kolejności, w której to najpierw analizowane jest zastosowanie do regulaminu stanowiącego składową umowy, a w dalszej kolejności do oceny istnienia obowiązku kontraktowania²¹. Ostatnia podstawa do odmowy zawarcia umowy, to jest brak możliwości wykonania usługi przy użyciu posiadanych środków i urządzeń transportowych, posiada chyba największą doniosłość w praktyce. Podobnie jak w wypadku przesłanki określonej w punkcie pierwszym tegoż artykułu, będzie on dotyczyć zarówno stanu faktycznego jak i prawnego, gdyż możliwe, a w zasadzie konieczne, jest jego zastosowanie jeśli oferent składa ofertę przewozu rzeczy, której to treść przekracza zakres zezwolenia przewoźnika. Co najważniejsze ów wyjątek od obowiązku kontraktowania ma charakter subiektywny, odnosi się on najczęściej do braków w sprzęcie przewoźnika, które co prawda w ujęciu literalnym zawsze mogą być przecież uzupełnione w drodze stosownych umów cywilnoprawnych, takich jak najem czy leasing, aczkolwiek należy w tym wypadku odnieść się do subiektywnego ekonomicznego punktu widzenia przewoźnika jako podmiotu w obrocie gospodarczym. Koszta zmuszające do stwierdzenia braku opłacalności świadczenia usługi, muszą w warunkach gospodarki wolnorynkowej, stanowić podstawę do odmowy przyjęcia oferty. Należy także podkreślić, iż brak środków powinien cechować się przymiotem trwałości. Nie należy uznawać czasowych przeszkód, takich jak pojedyncze awarie, za przypadek realizacji przesłanki

²⁰ D. Amroźuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Wolters Kluwer SA. 2014, s. 53.

²¹ T. Szanciło, *Prawo przewozowe komentarz* C.H. Beck 2008, s. 70-71.

z art. 7 pkt. 3 pr.przew²². Finalnie, należy podkreślić, że choć takie odesłanie nie wynika wprost z tegoż artykułu, związek tej podstawy odmowy z informacjami podanymi do wiadomości publicznej. Skoro wynikający z wcześniej wspomnianego art. 2 pr.przew. obowiązek wywołuje skonkretyzowane skutki w zakresie art. 3 pr.przew. to także na drodze wnioskowania *a contrario* jasne wydaje się, że w wypadku braku zbieżności pomiędzy przedmiotem oferty a informacją podaną do wiadomości publicznej zająć musi do aktualizacji podstawy odmowy zawarcia umowy. W związku z powyższym nieuprawnionym wydaje się pogląd, iż przewoźnik posiada prawny obowiązek zagwarantowania dodatkowych kursów w celu umożliwienia osiągnięcia wymogów przedstawionych w ofercie, jeśli zakres jego działalności podany do wiadomości publicznej jasno nie wskazuje takiej możliwości. Drugim przepisem przewidującym wyjątek od obowiązującego na gruncie prawa przewozowego obowiązku kontraktowania jest art. 8 pr.przew. Odróżnia się on jednak całkowicie od art. 7 pr.przew., który to określał jednostkowe i konkretne podstawy do uzasadnionej odmowy przyjęcia oferty. Natomiast sensem jurystycznym regulacji art. 8 pr.przew. jest określenie swobodnego ograniczenia świadczenia usług przewozu, a tym samym ograniczenia stosowania obowiązku kontraktowania. Przepis przewiduje dwa tryby: pierwszy, zasadniczo wyłącznie publicznoprawny, wynikły z decyzji ministra właściwego do spraw transportu czy też w określonych wypadkach wynikający z decyzji wojewody, starosty, wójta, burmistrza lub prezydenta określony w art. 8 ust. 1 pkt. 1 pr.przew. oraz drugi będący albo samodzielnym wyrazem woli przewoźnika albo woli przewoźnika popartej zgodą właściwego organu regulowany w drodze art. 8 ust. 1 pkt. 2 ustawy. Przepis przewiduje także enumeratywnie sposoby ograniczenia świadczenia usług są to:

- a) całkowite lub częściowe zawieszenie przewozu,
- b) wyłączenie z przewozu określonych kategorii przesyłek, relacji przewozowych lub punktów odpraw,
- c) zawieszenie przewozu we wskazanych dniach,
- d) uzależnienie przewozu od spełnienia określonych warunków.

Z uwagi na imperatywność tejże regulacji, ani przewoźnik, ani organ nie posiadają uprawnień do tworzenia innych sposobów ograniczenia świadczenia usług przewozu, choć jak podkreśla się w piśmiennictwie dozwolone jest zarówno stosowanie łączne jak i oddzielne wskazanych ograniczeń²³. Wracając

²² T. Szanciło, *Prawo przewozowe komentarz* C.H. Beck 2008, s. 71.

²³ D. Amrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, 2014 Wolters Kluwer SA, s. 68.

do wspomnianych wcześniej dwóch trybów, warto skupić się na określonych przesłankach uprawniających do ograniczenia świadczenia usługi przewozu. W pierwszym trybie ujętym w art. 8 ust. 1 pkt. 1 pr.przew., przesłankami są sytuacje w żaden sposób niepowiązane z działalnością gospodarczą przedsiębiorcy, są to natomiast sytuacje związane z pewnymi dobrami o charakterze publiczno-społecznym, to jest potrzebą obronności lub bezpieczeństwa państwa albo przypadkiem klęski żywiołowej. Pomimo faktu występowania owych dwóch przesłanek w poszczególnych ustawach, kryteria ich zastosowania zawsze będą mieć charakter nieostry. Próba dokonania ujednoclenia definicji owych przesłanek, mogłaby stanowić oddzielny temat rozważań, dlatego ograniczę się jedynie do wskazania źródeł ustawowych. W wypadku próby oceny zajścia sytuacji uzasadniającej ograniczenie działalności gospodarczej przewoźnika w postaci potrzeb obronności lub bezpieczeństwa państwa należy kierować się pojęciami wskazanymi w ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej²⁴, w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej²⁵, w ustawie z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych²⁶ oraz w ustawie z dnia 29 listopada 2000 r. o obrocie z zagranicą towarami, technologiami i usługami o znaczeniu strategicznym dla bezpieczeństwa państwa, a także dla utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa²⁷. Prostszy zagadnieniem jest natomiast próba określenia pojęcia wypadku klęski żywiołowej, które to pojęcie wydaje się odpowiadać określonemu w ustawie o stanie klęski żywiołowej z dnia 18 kwietnia 2002 r.²⁸ stanowi rozumianemu jako katastrofa naturalna lub awaria techniczna, której skutki zagrażają życiu lub zdrowiu dużej liczby osób, mieniu w wielkich rozmiarach albo środowisku na znacznych obszarach, a pomoc i ochrona może być skutecznie podjęta tylko przy zastosowaniu nadzwyczajnych środków, we współdziałaniu różnych organów i instytucji oraz specjalistycznych służb i formacji działających pod jednolitym kierownictwem. Jak można z łatwością zauważyć, pomimo istnienia definicji organ posiada bardzo szerokie

²⁴ Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej Dz. U. 1967 nr 44 poz. 220.

²⁵ Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej Dz. U. 1990 nr 78 poz. 461.

²⁶ Ustawa z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych Dz. U. 2010 nr 182 poz. 1228.

²⁷ Ustawa z dnia 29 listopada 2000 r. o obrocie z zagranicą towarami, technologiami i usługami o znaczeniu strategicznym dla bezpieczeństwa państwa, a także dla utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa Dz. U. 2000 nr 119 poz. 1250.

²⁸ Ustawa z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej Dz. U. 2002 nr 62 poz. 558.

uprawnienie do ograniczenia obowiązku kontraktowania z uwagi na możliwość odmiennych interpretacji zastosowania art. 8 ust. 1 pkt. 1, albowiem przytoczona ustawa posiada wiele zwrotów o charakterze ocennym, takich „znaczne obszary”, „awaria techniczna” czy „nadzwyczajne środki”. Drugi tryb, opisany w art. 8 ust. 1 pkt. 2, charakteryzuje się zaangażowaniem albo dwóch podmiotów albo samego przewoźnika. Możliwe są dwa warianty: w pierwszym wymagane jest działanie z jednej strony samego przewoźnika, dokonującego oceny zaistnienia przesłanek ograniczenia świadczenia usług przewozu oraz kompetentnego organu administracji publicznej, który wyrażając zgodę określa warunki zawieszenia działalności przewoźnika. W drugim wariantcie mamy do czynienia z samym przewoźnikiem, który może zawiesić swoją działalność, lecz jedynie w wypadku, gdy ograniczenie obowiązku przewozu nastąpić ma na okres nie dłuższy niż 7 dni. Rozgraniczenie kompetencji organów zostało uregulowane w analizowanym punkcie art. 8 ust. 1 pr.przew. Dokładna analiza zakresu kompetencji organów, znów z uwagi na obszerność regulacji oraz ponowną potrzebę zdefiniowania pojęć nieznanymi prawu przewozowemu, takich jak choćby „transport zbiorowy”, mogłaby stanowić odrębny temat, toteż pomimo praktycznej doniosłości tegoż zagadnienia, ograniczę się tylko do zasygnalizowania problemów wynikających z ujęcia tegoż przepisu. Po pierwsze jak słusznie wskazuje M. Stec klasyfikacja kompetencji organów nie na podstawie zestawienia właściwości terytorialnej organu z działalnością przewoźnika, lecz na podstawie prawnej formy działania przewoźnika, nie znajduje żadnego uzasadnienia²⁹. Ponadto lektura przepisu prowadzi do konkluzji, iż ograniczenie to może mieć zastosowanie jedynie wobec przewoźników działających, choćby w marginalnym stopniu, na podstawie własności państwowej czy też komunalnej. Co prowadzi do kuriozalnego wniosku, iż poza zakresem regulacji przepisu znajdowałyby się podmioty prywatne³⁰. Takie ujęcie wykluczałoby przede wszystkim samodzielną decyzję prywatnego przewoźnika o zawieszeniu działalności na okres do 7 dni, co z uwagi na często występujące w praktyce przewoźniczej, nagłe i krótkotrwałe przeszkody, stanowiłoby nieuzasadnione ograniczenie swobody gospodarczej. Przesłankami ograniczenia świadczenia usług przewozu ujętych w art. 8 ust. 1 pkt. 2 pr.przew. są wypadki klęski żywiołowej, przerwy w eksploatacji, szczególne trudności spowodowanych przez klienta oraz przyczyny ekonomiczne, których przewoźnik nie mógł przewidzieć. Analogicznie jak w wypadku pierwszego trybu, przesłanki te mają charakter nieostry, a ponadto przesłanka w postaci zaistnienia stanu klęski

²⁹ M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Zakamycze, 2005 s. 139.

³⁰ *Ibidem*, s. 139-140.

żywiolowej występuje w obu trybach ograniczenia obowiązku przewozu, toteż wydaje się, iż wskazana w art. 3 ustawy o stanie kłęski żywiolowej definicja znajdzie także w tym wypadku zastosowanie. Oceniając pozostałe przesłanki warto zwrócić uwagę na zwroty „szczególne trudności spowodowane przez klienta” oraz „przyczyny ekonomiczne, których przewoźnik nie mógł przewidzieć”. Pierwsza przesłanka wydaje się nie odpowiadać charakterowi artykułu 8 pr.przew., który to jak już wcześniej wspomniałem, dotyczy generalnego ograniczenia obowiązku kontraktowania. W mojej opinii przesłanka w postaci trudności spowodowanych przez klienta powinna znajdować się raczej w art. 7 pr.przew. Ponadto skomplikowana jest próba odczytania znaczenia owych dwóch wspomnianych przesłanek, a orzecznictwo z uwagi na znikome zastosowanie w praktyce tej regulacji nie wypracowało określonej definicji. Z uwagi na zbyt otwarty charakter przepisu oraz związane z tym zagrożenie, iż przewoźnik dokonana odmiennej niż organ oceny zajęcia przesłanki uprawniającej do odmowy świadczenia usług, należy ocenić ów przepis jednoznacznie negatywnie, jako regulację nieprzystającą do potrzeb współczesnej gospodarki.

III. Odpowiedzialność z tytułu naruszenia obowiązku kontraktowania – płaszczyzna odszkodowawcza, roszczenie o zawarcie umowy

Dokonawszy analizy zastosowania art. 3 pr.przew., jego roli, wyjątków od niego wyrażonych w art. 7 i 8 pr.przew., a także specyficznej konstrukcji obowiązku kontraktowania o podłożu bardziej administracyjno- niż cywilnoprawnym, końcowo należy rozważyć potencjalne sankcje wynikające z odmowy przyjęcia oferty przez przewoźnika oraz dokonać oceny tejże regulacji. W pierwszej kolejności, należy podkreślić, iż przepisy prawa przewozowego, ani też innych ustaw dotyczących tej materii nie przewidują wprost regulacji skutków braku zastosowania art. 3 pr.przew. Sankcja odszkodowawcza, z uwagi na brak istnienia umownego zobowiązania oraz brak regulacji szczególnie odwoływać się musi do reguł ogólnych odpowiedzialności deliktowej określonej w art. 415 k.c.³¹. Elementami konstytuującymi odpowiedzialność będą więc, zdarzenie, szkoda, wina, bezprawność oraz związek przyczynowy, przy czym o bezprawności zachowania świadczyć będzie nieuzasadniona lub wadliwie uzasadniona odmowa przyjęcia

³¹ A. Jaworski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, LexisNexis Polska, 2012, komentarz do art. 3 ustawy.

oferty przez przewoźnika. W piśmiennictwie dotyczącym prawa przewozowego nie budzi większych sporów istnienie odpowiedzialności opartej na regułach 415 k.c. oraz szkody w ujęciu interesu pozytywnego³². Płaszczyzna ta jest jednak, w praktyce jest utrudniona, z uwagi na brak odwrócenia rygору dowodzenia, gdyż to na oferencie ciążyć będzie udowodnienie wszystkich przesłanek związanych z 415 k.c. Ponadto wysokość ewentualnej szkody będzie nieznaczną. Jeszcze mniej przydatną wydaje się płaszczyzna związana z sądowym dochodzeniem zawarcia umowy na podstawie art. 64 k.c. w zw. z 3 pr.przew. w zw. z art. 1047 k.p.c. Droga sądowa wydaje się być nieadekwatna z uwagi, iż usługi przewozu dotyczą, co do zasady, czynności ciągłych, wynikających z chwilowego zapotrzebowania. Znacznie dogodniejszym rozwiązaniem dla kontrahenta przewoźnika będzie skorzystanie z usług innego podmiotu niż wdawanie się w spór prawny z uwagi na realizację wynikającego z prawa przewozowego roszczenia o zawarcie umowy. Konkludując doktryna najczęściej pozytywnie ocenia rolę obowiązku kontraktowania w prawie przewozowym, krytycznie odnosząc się do niejasności regulacyjnych, takich jak choćby te wspomniane w wypadku analizy art. 8 pr.przew. Jednak w mojej opinii na krytyczną ocenę zasługują także brak jurydycznego zabezpieczenia prawa kontrahenta przewoźnika przewidzianego w art. 3 pr.przew. *De lege ferenda* potrzebna jest nowelizacja przepisów ustawy, która prowadziłaby do większego zagwarantowania egzekwowalności roszczeń wynikłych z obowiązku kontraktowania czy to w postaci ułatwień dowodowych czy to w zakresie ujednoczenia ryczałtowego odszkodowania na wzór prawa telekomunikacyjnego czy to w zakresie ustanowienia sankcji administracyjnoprawnych za nieuzasadnioną odmowę przyjęcia oferty przez przewoźnika.

IV. Podsumowanie

Jak zostało to wcześniej wykazane problem nakazu zawarcia umowy w prawie przewozowym nie stanowi jedynie rozważania czysto teoretycznego i wciąż pozostawia w swoim zakresie więcej pytań niż odpowiedzi. Powołując się na treść artykułu mogę stwierdzić, iż prawo przewozowe przewiduje na zasadzie wyjątku od wolności umów obowiązek zawarcia umowy. Nakaz ten jednak charakteryzuje się dużym stopniem niejasności przepisów oraz zastosowaniem sformułowań nieostrych, które to w pewnym stopniu zostały przybliżone. Szczególną uwagę

³² T. Szanciło, *Prawo przewozowe komentarz*, C.H. Beck Warszawa 2008, s. 47-51, A. Jaworski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, LexisNexis Polska, 2012, komentarz do art. 3 ustawy.

należy zwrócić zwłaszcza na potrzebę nowelizacji art. 8 pr.przew., którego treść wykazuje wiele wadliwości o których mowa w rozdziale III niniejszego artykułu. Jednakże największym w mojej ocenie problemem istniejącym w zakresie obowiązku zawarcia umowy w prawie transportowym jest brak stworzenia przez ustawodawcę skutecznego mechanizmu egzekwowania odpowiedzialności z tytułu bezpodstawnej odmowy zawarcia umowy, a braku te, w sposób całkowity eliminują sens regulacji art. 3 pr.przew. Biorąc pod uwagę, iż *ratio legis* regulacji jest zapewnienie stałego i nieprzerwanego dostępu do usługi odpowiadającej codziennym zwykłym potrzebom człowieka, a zarazem usługi *de facto* warunkującej sprawne funkcjonowanie jednostki i społeczeństwa, uważam, iż na tym poziomie przepis nie stanowi żadnej gwarancji. Zarówno możliwość sądowego zawarcia umowy jak i dochodzenie odszkodowań w razie nieuzasadnionej odmowy wydaje się nie gwarantować tego dostępu ani tym bardziej nie stanowi stosownego źródła prewencji przed bezzasadną odmową zawarcia umowy. Na tym gruncie, w mojej opinii należałoby ustanowić w zakresie odpowiedzialności za naruszenie art. 3 pr.przew sankcje o bardziej publicznoprawnym charakterze na wzór choćby wspomnianego art. 105 ust. 4 prawa telekomunikacyjnego.

Bibliografia

Akty prawne

Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej Dz. U. 1967 nr 44 poz. 220.

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej Dz. U. 1990 nr 78 poz. 461.

Ustawa z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych Dz. U. 2010 nr 182 poz. 1228.

Ustawa z dnia 29 listopada 2000 r. o obrocie z zagranicą towarami, technologiami i usługami o znaczeniu strategicznym dla bezpieczeństwa państwa, a także dla utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa Dz. U. 2000 nr 119 poz. 1250.

Ustawa z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie kłeski żywiolowej Dz. U. 2002 nr 62 poz. 558.

Orzecnictwo

Wyrok SN z dnia 20.09.1933 sygn. I C 2414/32.

Wyrok SN z dnia 23.10.2003 sygn. V CK 311/02.

Wyrok SN z dnia 28 października 2010 r., II CSK 218/10.

Wyrok SN z dnia 9 lutego 2012 r., III CSK 181/11.

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 7 grudnia 2016 sygn. III SA/Po 327/16.

Literatura

- Ambrożuk D., Dąbrowski D., Wesołowski K. *Prawo przewozowe. Komentarz*, Wolters Kluwer SA 2014.
- Gospodarek J., *Zawarcie umowy przewozu osób*, Wydawnictwo Prawnicze, 1979.
- Górski W., *Zagadnienia prawne przewozu osób*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej 3/1959.
- Jaworski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, LexisNexis Polska, 2012.
- Karasek I., *Granice dopuszczalności ustanawiania zabezpieczeń - nadmierność zabezpieczeń*, Transformacje Prawa Prywatnego, 2003.
- Łętowska E., *System prawa prywatnego. Prawo zobowiązań – część ogólna t. 5*, C.H. Beck, 2013.
- Pyziół W., *Umowa rachunku bankowego*, Wydawnictwo Prawnicze PWN sp. z o.o. 1977.
- Radwański Z., (w:) *System prawa prywatnego*, t. 2 C.H. Beck, 2008.
- Sośniak M., *Rozwój historyczny konstrukcji umowy obligacyjnej*, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, 1986.
- Stec M., *Obowiązek kontraktowania w działalności transportowej a zasada wolności gospodarczej. W Studia z prawa gospodarczego i handlowego : Księga pamiątkowa ku czci prof. Stanisława Włodyki*, Dom Wydawnictw Naukowych 1996.
- Stec M., *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Zakamycze, 2005.
- Szanciło T., *Prawo przewozowe komentarz*, C.H. Beck, 2008.

Streszczenie

Artykuł dotyczy obowiązku zawarcia umowy przewidzianego w ustawie prawo przewozowe. Stanowi analizę prawa przewozowego zarówno pod kątem ogólnej analizy owego wyjątku od zasady swobody umów jak i przy uwzględnieniu przepisów szczególnych ustawy. Artykuł poświęca znaczną uwagę wykładni wyjątków od wyrażonego w art. 3 pr.przew. obowiązku, wskazując niejasności interpretacyjne. Ostatnia część wskazuje na potencjalne skutki naruszenia obowiązku zawarcia umowy, a także stanowi krytykę braku regulacji *expressis verbis* w tej materii uwzględniając przede wszystkim *ratio legis* przepisu art. 3 pr.przew. Celem artykułu jest porównanie jurystycznego sensu instytucji obowiązku kontraktowania czyli zagwarantowania powszechności usługi z wysokim stopniem niejasności przepisów oraz brakiem realnego zabezpieczenia jego egzekwowania.

SŁOWA KLUCZOWE: obowiązek zawarcia umowy, swoboda umów w znaczeniu szerokim, źródła obowiązku zawarcia umowy, odpowiedzialność deliktowa, prawo przewozowe, wyjątki od obowiązku zawarcia umowy.

Summary

Article concerns the problem of obligation to contract in Carriage law. Article apply to this obligation both considering general analyze of this exception from freedom of contract and regulations of carriage law. It is devoting particular attention to interpretation of exception of named in article 3 Carriage Law Act duty. Last part indicate potential consequences of obligation to contract violation, also this part constitutes an critic of legal gap in Carriage law taking into account above all *ratio legis* of the regulation of art. 3 Carriage Law Act. Goal of the article is an comparison between meaning of obligation to contract, which is guarantying access to carriage services and, as well vagueness of carriage law regulation as lack of regulation securing compliance of obligation to contract.

KEY WORDS: obligation to contrach, freedom of contract in the brad sense, source of obligation to contract, tortious liability, carriage law, exception of obligation to contrach.

Autor

mgr Bartłomiej Pyka - absolwent prawa Wydziału Prawa i Administracji UJ, aplikant adwokacki Okręgowej Izby Adwokackiej w Krakowie, pracę magisterską obronił w Katedrze Prawa Gospodarczego Prywatnego, zainteresowania w zakresie prawa gospodarczego, prawa cywilnego oraz podatkowego. Email: bartekpyka15.23@gmail.com.