

Uprawnienie podróznego do odstąpienia od umowy przewozu oraz do jednostronnej zmiany umowy

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Zakres zastosowania norm przyznających podróznemu uprawnienie do odstąpienia od umowy i jej zmiany
- III. Zasady realizacji uprawnienia przez podróznego
- IV. Opłata za przewóz w razie odstąpienia od umowy
- V. Względnie czy bezwzględnie wiążący charakter norm regulujących uprawnienie do odstąpienia od umowy przewozu i jej zmiany?
- VI. Wnioski

Streszczenie

W artykule omówiono uregulowane w prawie przewozowym oraz w kodeksie morskim prawo podróznego do odstąpienia od umowy przewozu bez podania przyczyny oraz wynikające z prawa przewozowego uprawnienie do zmiany umowy przewozu. Autor przedstawia istotę i zakres tych uprawnień, wskazując, że znajdują one zastosowanie także w odniesieniu do tych umów przewozu, które podlegają reżimowi rozporządzeń unijnych dotyczących ochrony praw pasażerów oraz konwencji CIV. Sformułowane zostały także pewne postulaty *de lege ferenda* związane z dostrzeżonymi wątpliwościami dotyczącymi interpretacji przepisów przyznających omawiane uprawnienia.

Słowa kluczowe: przewóz osób; prawa pasażerów; umowa przewozu osób; odstąpienie od umowy przewozu; zmiana umowy przewozu; prawo przewozowe.

JEL: K12

I. Wprowadzenie

Umowa przewozu podróznego regulowana jest obecnie przepisami wielu aktów prawnych o różnym charakterze. Wśród źródeł prawa krajowego podstawowe znaczenie ma ustawa z 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe¹, odnosząca się do przewozów drogowych, kolejowych i środkami żeglugi śródlądowej oraz ustawa z 18 września 2011 r. – Kodeks morski² dotycząca przewozów drogą morską. Unormowanie umowy przewozu osób zawarte zostało również

* Doktor; Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń; e-mail: daniel.dabrowski@wzieu.pl.

¹ T.j. Dz.U. 2015, poz. 915 ze zm.; dalej: prawo przewozowe lub pr. przew.

² T.j. Dz.U. 2016, poz. 66 ze zm.; dalej: kodeks morski lub k.m.

w kodeksie cywilnym, lecz ma ono niewielkie znaczenie, głównie z tego względu, że znajduje zastosowanie jedynie subsydiarnie³. Polska jest też stroną kilku umów międzynarodowych dotyczących przewozu osób: kolejowej konwencji CIV⁴, dwóch konwencji lotniczych – warszawskiej⁵ i montrealskiej⁶ oraz konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu⁷. Ponadto istotną rolę odgrywają rozporządzenia Unii Europejskiej tworzące system ochrony praw pasażera⁸. System ten obejmuje m.in.: zaostrzoną regulację odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie pasażerów oraz ich bagaż, zryczałtowane odszkodowania za odmowę przyjęcia do środka transportowego, opóźnienie i odwołanie przewozu, obowiązki informacyjne ciążyące na przewoźniku oraz obowiązek udzielania pasażerom pomocy w razie przeszkód w przewozie, jak też szczególne uprawnienia dla pasażerów niepełnosprawnych oraz o ograniczonej sprawności ruchowej (Gospodarek, 2011, s. 61–68; Wesołowski, 2016, s. 202–203). W żadnym z rozporządzeń ani w konwencjach nie przyznano jednak podróżnemu możliwości odstąpienia od umowy przewozu bez podawania przyczyny. Takie uprawnienie, wzmacniające pozycję podróżnego, przewidują natomiast przepisy prawa krajowego – zarówno prawo przewozowe (dalej: pr. przew.), jak i kodeks morski (dalej: k.m.). Zgodnie z art. 17 ust. 1 pr. przew. „Podróżny może zmienić umowę przewozu lub odstąpić od niej przed rozpoczęciem podróży albo w miejscu zatrzymania środka transportowego na drodze przewozu”. Z kolei art. 175 § 1 k.m. stanowi, że pasażer jest uprawniony do odstąpienia od umowy na co najmniej 7 dni przed zapowiadzianym terminem rozpoczęcia podróży.

Przyznanie podróżnemu prawa do odstąpienia od umowy oraz – na gruncie prawa przewozowego – do jednostronnej jej zmiany podyktowane jest zamiarem zapewnienia mu ochrony. W okresie pomiędzy zawarciem umowy a rozpoczęciem podróży mogą wystąpić różne okoliczności utrudniające lub uniemożliwiające jej odbycie bądź sprawiające, że podróż byłaby bezcelowa (Kolarski, 2002, s. 42; Szanciło, 2008, s. 107). Zważywszy na fakt, że opłata za przewóz uiszczana jest z góry, nieodbycie podróży wiązałoby się z utratą uiszczonych opłat. Możliwość odstąpienia od umowy pozwala podróżnemu uwzględnić zaistniałe okoliczności i jednostronnie zdecydować o rozwiązaniu wiążącego strony stosunku prawnego. Taką samą funkcję pełni uprawnienie do zmiany umowy. Ryzyko wystąpienia zdarzeń czyniących podróż bezcelową czy niemożliwą zostaje w ten sposób częściowo przeniesione na przewoźnika. Na marginesie wskazać można, że przedmiotowe uprawnienia przysługują każdemu podróżnemu, niezależnie od tego czy ma status

³ Zgodnie z art. 775 k.c. przepisy tytułu XXV „Umowa przewozu” stosuje się „do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami”.

⁴ Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzona w Bernie dnia 9.05.1980 r. (Dz.U. 1985 Nr 34, poz. 158) zmieniona Protokołem sporządzonym w Wilnie dnia 3.06.1999 r. – Załącznik A. Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV) (Dz.U. 2007 Nr 100, poz. 674). Konwencja CIV jest jednym z kilku załączników do konwencji COTIF.

⁵ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Warszawie dnia 12.10.1929 r. (Dz.U. 1933 Nr 8, poz. 49 ze zm.).

⁶ Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w Montrealu dnia 28.05.1999 r. (Dz.U. 2007 Nr 37, poz. 235).

⁷ Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzona w Atenach dnia 13.12.1974 r. (Dz.U. 1987 Nr 18, poz. 108 ze zm.).

⁸ Są to następujące rozporządzenia: rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z 9.10.1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz. Urz. WE 1997 L 285/1, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 3, s. 489 ze zm.); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 261/2004 z 11.02.2004 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. Urz. UE 2004 L 46/1, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 8, s. 10); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2006 z 5.07.2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. Urz. UE 2006 L 204/1); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1371/2007 z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE 2007 L 315/14); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE 2010 L 334/1); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16.02.2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE 2011 L 55/1).

konsumenta⁹. Jest zresztą cechą charakterystyczną aktów prawnych dotyczących przewozu osób – w tym także rozporządzeń unijnych – że odnoszą się one do wszystkich pasażerów, niezależnie od tego czy przysługuje im status konsumenta (por. Karsten, 2007, s. 126–131).

II. Zakres zastosowania norm przyznających podróżnemu uprawnienie do odstąpienia od umowy i jej zmiany

Zgodnie z art. 1 ust. 1 pr. przew. przepisy tej ustawy znajdują zastosowanie do wszystkich gałęzi transportu, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego oraz konnego. Z wynikającej z art. 17 ust. 1 pr. przew. możliwości odstąpienia od umowy oraz jej zmiany może zatem skorzystać podróżny, który zawarł umowę o przewóz w transporcie samochodowym, kolejowym oraz środkami żeglugi śródlądowej. W transporcie morskim uprawnienie do odstąpienia od umowy wynika z cytowanych wyżej przepisów kodeksu morskiego. Omawiane uprawnienie nie przysługuje natomiast podróżnemu, który zawarł umowę o przewóz lotniczy, chyba że zostało mu ono przyznane na mocy umowy. Regulacja kodeksu cywilnego dotycząca przewozu osób stosowana do umowy przewozu lotniczego, nie zawiera bowiem odpowiednika art. 17 pr. przew. Również umowy międzynarodowe regulujące przewóz osób drogą lotniczą nie dopuszczają odstąpienia od umowy przez podróżnego bez podawania przyczyny.

Istnienie po stronie podróżnego przedmiotowego uprawnienia nie budzi wątpliwości, jeśli zawarta umowa przewozu podlega wyłącznie reżimowi prawa przewozowego bądź kodeksu morskiego. Kwestia komplikuje się jeśli do umowy przewozu znajdują zastosowanie także przepisy konwencji międzynarodowych bądź rozporządzeń unijnych dotyczących ochrony praw pasażerów.

Zgodnie z art. 1 ust. 3 pr. przew. „Przepisy ustawy stosuje się do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej”. W odniesieniu do przewozu osób znaczenie ma jedynie wspomniana konwencja CIV dotycząca przewozu osób koleją, gdyż Polska nie jest stroną żadnej umowy międzynarodowej, która dotyczyłaby umowy przewozu osób transportem samochodowym bądź drogą wodną śródlądową. Konwencja CIV reguluje umowę przewozu w sposób kompleksowy. Nie ma w niej jednak postanowienia przyznającego podróżnemu uprawnienie do odstąpienia od umowy czy też możliwość jej zmiany. Jedynie postanowienie art. 8 § 2 CIV przewiduje, że ogólne warunki przewozu wydawane przez przewoźnika określają zasady zwrotu opłaty za przejazd. Cytowany art. 1 ust. 3 pr. przew. jako zasadę przyjmuje stosowanie przepisów ustawy do umów przewozu międzynarodowego, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej. Co oczywiste, nie jest konieczne, by umowa międzynarodowa musiała wprost wyłączać stosowanie przepisów prawa krajowego. Dla wyłączenia stosowania przepisów krajowych jest wystarczające, by umowa międzynarodowa regulowała tę samą materię, co materia regulowana w ustawie (Ambrożuk i in., 2014, s. 27–28; Szanciło, 2008, s. 41–42). W tym kontekście pojawia się zatem pytanie o dopuszczalność zastosowania przepisów prawa przewozowego o odstąpieniu od umowy i jej zmianie do umów przewozu podlegających – co do zasady – reżimowi konwencji CIV. Jest to jednocześnie pytanie o istnienie ewentualnej luki wewnętrznej lub

⁹ Jednocześnie trzeba zauważyć, że nawet jeśli podróżny będący konsumentem zawarł umowę przewozu na odległość lub poza lokalem przedsiębiorstwa, to nie przysługuje mu prawo do odstąpienia od umowy, o którym mowa w art. 27 ustawy z 30.05.2014 r. o prawach konsumenta (Dz.U. poz. 827 ze zm.). Zgodnie bowiem z art. 3 ust. 1 pkt 4 tej ustawy nie stosuje się jej do umów „dotyczących przewozu osób, z wyjątkiem art. 7a, art. 10 i art. 17”. Wyjątki odnoszą się jedynie do terminu odpowiedzi na reklamację (art. 7a upk), zgody konsumenta na dodatkowe płatności (art. 10 upk) oraz informacji dostarczanych przez przewoźnika przy zawieraniu umowy z obowiązkiem zapłaty (art. 17 upk).

zewewnętrznej¹⁰ w uregulowaniu konwencyjnym oraz o dopuszczalność wypełnienia jej poprzez odwołanie się do prawa krajowego.

Odpowiedź na tak postawione pytanie należy rozpocząć od stwierdzenia, że ogólnym celem konwencji CIV jest ujednoczenie umowy przewozu osób koleją. Treść konwencji została opracowana w ramach Międzypaństwowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami, do której zadań należy m.in. ustanowienie jednolitego systemu prawnego w zakresie umowy o przewozie osób¹¹. Konieczność zachowania jednolitości konwencji w procesie jej stosowania i interpretacji wynika także z art. 8 § 1 COTIF¹². Nie oznacza to jednak, że konwencja reguluje wyczerpująco wszystkie zagadnienia związane z zawarciem umowy przewozu, jej wykonaniem czy też skutkami niewykonania. Przeciwnie, wiele kwestii dotyczących umowy przewozu osób nie zostało w konwencji bezpośrednio unormowanych. Można je podzielić na trzy grupy. Do pierwszej zaliczyć należy sprawy, które – zgodnie z konwencją – mogą zostać unormowane na poziomie ogólnych warunków przewozu¹³. Dotyczy to zwłaszcza spraw o mniejszym znaczeniu. Twórcy konwencji uznali, że ich ujednoczenie jest zbędne, a przyznanie przewoźnikom swobody regulacji w tym zakresie nie stoi w sprzeczności z celem unifikacyjnym konwencji. Druga grupa obejmuje kwestie, w odniesieniu do których przepisy konwencji wprost przyznają ustawodawcy krajowemu uprawnienie do ich unormowania¹⁴. W tych przypadkach mamy do czynienia z luką o charakterze wewnętrznym – sprawy należą do materii regulowanej konwencją, lecz nie są rozstrzygnięte w niej wyraźnie. Trzecią grupę tworzą natomiast sprawy w ogóle konwencją nie uregulowane, choć odnoszące się do umowy przewozu. W odniesieniu do tego typu zagadnień, zgodnie z art. 8 § 2 COTIF „stosuje się prawo krajowe”.

Zagadnienia związane z odstąpieniem od umowy i jej zmianą zaliczyć należy do trzeciej grupy, ponieważ konwencja w ogóle się do nich nie odnosi. Nie można przyjąć, że wspomniane wyżej postanowienie art. 8 § 2 CIV, zgodnie z którym „Ogólne warunki przewozu określają zasady zwrotu opłaty za przejazd” reguluje uprawnienie do odstąpienia od umowy bądź jej zmiany. Odnosi się ono wyłącznie do „zwrotu opłaty za przejazd”, który może być wprawdzie skutkiem odstąpienia od umowy, lecz może również wynikać z innych przyczyn. Zasadne jest zatem uznanie, że kwestia odstąpienia od umowy przewozu i jej zmiany winna być regulowana prawem krajowym, zgodnie z art. 8 § 2 COTIF. Jeżeli prawem właściwym dla umowy jest prawo polskie, podróżnemu przysługuje zatem uprawnienie wynikające z art. 17 ust. 1 pr. przew.¹⁵.

¹⁰ Pojęcia „luki wewnętrznej” i „zewewnętrznej” wypracowano na gruncie Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów, sporządzonej w Wiedniu dnia 11.04.1980 r. (Dz.U. 1997 Nr 45, poz. 286 ze zm.), jednak są one użyteczne także na gruncie innych umów międzynarodowych regulujących bezpośrednio stosunki prywatnoprawne. Za lukę wewnętrzną uznaje się zwykle sytuację, w której sprawy należące do materii konwencji nie zostały w niej wyraźnie rozstrzygnięte. Taką lukę należy starać się uzupełnić w pierwszym rzędzie poprzez odwołanie się do zasad ogólnych, na których opiera się konwencja, a w razie braku możliwości uzupełnienia w ten sposób – poprzez odwołanie się do prawa krajowego (Jagielska, 2013, s. 874; Napierała, 1998, s. 102; Pazdan, 2001, s. 131). Przez lukę zewnętrzną rozumie się natomiast kwestie mieszczące się w obrębie statutu kontraktowego, lecz nieuregulowane w umowie międzynarodowej. Lukę zewnętrzną wypełnia się bezpośrednio przez odwołanie się do prawa krajowego (Jagielska, 2013, s. 874; Napierała, 1998, s. 102; Pazdan, 2001, s. 131).

¹¹ Por. art. 2 § 1 lit. a) pkt 1 konwencji COTIF.

¹² Zgodnie z tym przepisem „Przy interpretacji i stosowaniu Konwencji należy brać pod uwagę jej charakter prawa międzynarodowego oraz konieczność zachowania jej jednolitości”.

¹³ Por. art. 7 § 1, art. 8 § 2, art. 9 § 1 i 2, art. 12 § 1-3, art. 17 § 1, art. 18 § 1 i 2, art. 21 § 1 i 2, art. 23, art. 24 § 2, art. 41 § 1, art. 43 § 1 CIV.

¹⁴ Por. art. 27 § 2, art. 29, art. 30, art. 32 § 3, art. 48, art. 60 § 4 CIV. W literaturze krytykuje się tego typu odesłania do prawa krajowego jako prowadzące do rozbieżnego stosowania konwencji w poszczególnych krajach, a tym samym rodzące ryzyko *forum shopping*. Por. Calme, 2016, s. 161.

¹⁵ Na marginesie można wskazać, że podobnie rozstrzyga się wzajemny stosunek między przepisami konwencji CIV a rozporządzeniem kolejowym 1371/2007, które w zasadniczej mierze odnosi się do umowy przewozu. Wskazuje się, że przepisy rozporządzenia mają charakter komplementarny w stosunku do konwencji CIV, jako że dotyczą kwestii nieuregulowanych w samej konwencji (por. *COTIF law and EC law relating to international carriage by rail: areas of conflict and options for solutions*, 2006, s. 41).

Podobnie należy rozstrzygnąć wzajemne relacje – w omawianym zakresie – między przepisami prawa przewozowego i rozporządzeń unijnych dotyczących ochrony pasażerów. Prawo przewozowe w art. 1 ust. 4 reguluje w sposób wyraźny wyłączenie stosunek przepisów tej ustawy do przepisów rozporządzenia żeglugowego (1177/2010), stanowiąc, że przepisy ustawy mają zastosowanie do umowy przewozu podróżnego wykonywanego śródlądową drogą wodną w rozumieniu art. 3 lit. i) rozporządzenia nr 1177/2010, jeżeli to rozporządzenie nie stanowi inaczej. Jednoznacznie kwestia ta została również uregulowana w kodeksie morskim, którego art. 172 § 1a stanowi, że przepisy kodeksu morskiego stosuje się do umowy przewozu pasażera w zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu nr 1177/2010. Mimo braku odwołania w prawie przewozowym do rozporządzenia kolejowego (1371/2007) oraz autokarowego (181/2011) nie budzi wątpliwości, że przepisy tych rozporządzeń mają pierwszeństwo przed ustawą (Ambrożuk i in., 2014, s. 29). Wynika to z zasady pierwszeństwa prawa unijnego. Zgodnie z nią, w razie gdy prawo krajowe i prawo unijne regulują ten sam zakres przedmiotowy, stosowanie prawa krajowego jest dopuszczalne jedynie w takim zakresie, w jakim nie jest ono sprzeczne z normami unijnymi¹⁶. Trzeba przyjąć, że normy wynikające z art. 17 ust. 1 pr. przew. oraz art. 175 § 1 k.m. nie są sprzeczne z normami unijnymi zawartymi w rozporządzeniach dotyczących ochrony praw pasażerów. W żadnym z tych rozporządzeń nie zostało bowiem uregulowane prawo pasażera do odstąpienia od umowy, nie ma też oczywiście przepisu, który takie uprawnienie wyłącza. Kwestia ta nie została objęta zakresem przedmiotowym żadnego z rozporządzeń¹⁷. Należy zatem przyjąć, podobnie jak w przypadku konwencji CIV, że w odniesieniu do tej kwestii zastosowanie znajdują przepisy prawa przewozowego bądź kodeksu morskiego. Uprawnienie do odstąpienia od umowy oraz – w przypadku umów podlegających prawu przewozowemu – do jej zmiany, przysługuje podróżnemu także wówczas, gdy umowa podlega reżimowi rozporządzeń unijnych dotyczących ochrony praw pasażerów.

III. Zasady realizacji uprawnienia przez podróżnego

Odstąpienie od umowy przewozu jest jednostronną czynnością prawną (Ambrożuk i in., 2014, s. 87; Szanciło, 2008, s. 107). Uprawnienie do odstąpienia od umowy przysługuje osobie będącej stroną umowy. Ze względu na fakt, że umowa przewozu zwykle potwierdzana jest biletem¹⁸ w praktyce uprawnienie może zwykle wykonać osoba, która znajduje się w posiadaniu biletu wystawionego przez przewoźnika, chyba że bilet jest imienny. Wynika to z legitymacyjnej funkcji biletu stanowiącego dowód zawarcia umowy przewozu.

Prawo do odstąpienia od umowy i jej zmiany istnieje także w razie zawarcia umowy grupowego przewozu osób uregulowanej w art. 19–22 pr. przew. Zgodnie z art. 22 pr. przew. „Do grupowego przewozu osób stosuje się odpowiednio przepisy art. 17 i 18”. Omawiane uprawnienie może wykonać jedynie organizator przewozu, jako strona umowy przewozu, a nie jego poszczególny uczestnik (Ambrożuk, Dąbrowski i Wesołowski, 2014, s. 103; Górski i Wesołowski, 2006, s. 86; Jaworski, 2012, s. 57–58; Szanciło, 2008, s. 133).

¹⁶ Szerzej na temat zasady pierwszeństwa por. np. (Kaczorowska, 2011, s. 341–364; Sozański, 2014, s. 182–190).

¹⁷ Zakres ten został określony w artykułach 1 rozporządzeń 1371/2007, 1177/2010 oraz 181/2011. Jedynie w art. 1 lit. a) rozporządzenia 1371/2007 wskazano, że ustanawia ono przepisy m.in. w odniesieniu do kwestii „zawierania umów transportowych, wystawiania biletów (...)”. Tak sformułowany zakres przedmiotowy rozporządzenia nie obejmuje jednak zagadnień związanych z odstąpieniem od umowy czy też ich jednostronną zmianą.

¹⁸ Por. art. 16 ust. 1 pr. przew., art. 6 § 2 i 3 CIV, art. 173 k.m.

Zgodnie z art. 17 ust. 2 pr. przew. zmiana umowy przewozu może dotyczyć terminu odjazdu, miejscowości przeznaczenia bądź klasy środka transportowego. Przepis art. 17 ust. 3 pr. przew. stanowi natomiast, że w celu dokonania zmian umowy „podróżny powinien uzyskać od przewoźnika odpowiednie poświadczenie oraz ewentualnie otrzymać zwrot lub dopłacić różnicę należności”. W literaturze powstał spór co do charakteru uprawnienia do zmiany umowy. Zdaniem niektórych autorów uprawnienie to jest jednostronną czynnością prawną podróżnego, a poświadczenie, o którym mowa w art. 17 ust. 3 pr. przew. pełni tylko funkcję dowodową; nie jest oświadczeniem woli, a jedynie oświadczeniem wiedzy (Ambrożuk i in., 2014, s. 89; Górski i Wesołowski, 2006, s. 73). Inni przyjmują natomiast, że do zmiany umowy – również w omawianym przypadku – dochodzi za porozumieniem stron i wymóg uzyskania poświadczenia jest równoznaczny z koniecznością uzyskania zgody przewoźnika (Jaworski, 2012, s. 53; Kolarski, 2002, s. 42; Szanciło, 2008, s. 110). Zwraca się też uwagę na to, że przewoźnik jest co do zasady zobowiązany do wyrażenia zgody na zmianę umowy (Szanciło, 2008, s. 110).

Uważam, że więcej argumentów przemawia za pierwszym poglądem. Uprawnienie do zmiany umowy zostało sformułowane w art. 17 ust. 1 pr. przew. w taki sam sposób, jak uprawnienie do odstąpienia od umowy. Wyrażenie „Podróżny może zmienić umowę przewozu” sugeruje jednostronny charakter czynności prawnej podróżnego. Gdyby ustawodawca chciał przyznać podróżnemu roszczenie o zmianę umowy, użyłby innego sformułowania, wskazując np., że podróżny „może żądać zmiany umowy” i nałożyłby jednocześnie na przewoźnika obowiązek uwzględnienia żądania, ewentualnie uwzględnienia go z pewnymi zastrzeżeniami. Uznaniu zmiany umowy za jednostronną czynność prawną nie stoi na przeszkodzie obowiązek uzyskania poświadczenia, o którym mowa w art. 17 ust. 3 pr. przew. „Poświadczenie” to oznacza tyle, co potwierdzenie przez przewoźnika określonego faktu¹⁹. Zważywszy na to, że zawarcie umowy przewozu osób dokumentowane jest zwykle biletem, zasadne jest zastrzeżenie konieczności dokonania odpowiednich adnotacji na bilecie, ewentualnie wymiany biletu. Poświadczenie takie ma wyłącznie skutek dowodowy. W związku z tym, zgodzić się trzeba z poglądem, że nie jest oświadczeniem woli.

Ocenę charakteru prawnego omawianego instrumentu utrudnia dodatkowo sformułowanie o konieczności otrzymania przez podróżnego zwrotu lub dopłacenia różnicy należności; zgodnie z art. 17 ust. 3 pr. przew.: „w celu dokonania zmian (...) podróżny powinien (...) ewentualnie otrzymać zwrot lub dopłacić różnicę należności”. Nielogiczne byłoby przyjęcie, że skuteczność zmiany umowy przewozu jest uzależniona od otrzymania przez podróżnego różnicy należności; podróżny może przecież dochodzić tej różnicy już po wykonaniu zmienionej umowy. Z kolei obowiązek dokonania dopłaty również nie powinien być traktowany jako warunek dokonania zmiany, ale jako wskazówka, że dopłata do należności przy zmianie umowy uiszczana jest z góry, podobnie zresztą jak opłata za przewóz, która zwykle uiszczana jest przy zawieraniu umowy przewozu.

Do dnia 31 grudnia 1998 r. przepis art. 34 ust. 1 pkt 2 pr. przew. zawierał upoważnienie dla ministra właściwego ds. transportu do wydania rozporządzenia m.in. w zakresie warunków zmiany umowy przewozu przez podróżnych²⁰. Rozporządzenia wydane na tej

¹⁹ W przepisach kodeksu cywilnego termin „poświadczenie” odnoszony jest do potwierdzenia podpisu, daty, przyjęcia przesyłki przez przewoźnika (art. 780 § 2 k.c.). Tylko w tym ostatnim przypadku termin ten odnosi się do czynności dokonywanej przez stronę stosunku zobowiązaniowego. Przepis art. 11 CIV stanowi natomiast, że „Przewoźnik obowiązany jest w danym wypadku poświadczyć na bilecie odwołanie pociągu lub utratę połączenia”. Tu również „poświadczenie” odnosi się do potwierdzenia pewnego faktu.

²⁰ Zmiana treści tego przepisu została dokonana ustawą z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencję organów administracji publicznej – w związku z reformą ustrojową państwa (Dz.U. Nr 106, poz. 668).

podstawie²¹ precyzowały sposób zmiany umowy w poszczególnych gałęziach transportu, w szczególności wskazując, że zmiana nie może naruszać uprawnień innych podróżnych, możliwości eksploatacyjnych przewoźnika, a w przypadku środków transportowych z miejscami rezerwowanymi uzależniona jest od wolnych miejsc. Tego typu ograniczenia nie wynikają obecnie z przepisów aktów prawa powszechnie obowiązującego, ale mogą być przewidziane w regulaminie przewoźnika. Nawet jednak w braku takich postanowień w regulaminie, zmiany niemożliwe do wykonania przez danego przewoźnika należy uznać za bezskuteczne (Ambrożuk i in., 2014, s. 89; Szanciło, 2008, s. 109).

IV. Opłata za przewóz w razie odstąpienia od umowy

Kwestia wpływu odstąpienia przez podróżnego od umowy na opłatę za przewóz została jednoznacznie rozstrzygnięta wyłącznie w kodeksie morskim. Zgodnie z art. 175 § 1 k.m., w razie gdy odstąpienie od umowy nastąpiło co najmniej na siedem dni przed zapowiedzianym terminem rozpoczęcia podróży przewoźnik zobowiązany jest do zwrotu opłaty za przewóz, przy czym może zatrzymać część opłaty nieprzekraczającą 1/4, chyba że zdołał sprzedać bilet innemu pasażerowi przed rozpoczęciem podróży²². Wysokość odstępnego może być określona w umowie między stronami lub regulaminie wydawanym przez przewoźnika. W razie braku takiego określenia, przewoźnik jest uprawniony do samodzielnego ustalenia tej wysokości, byleby nie przekroczyła ona 1/4 opłaty. Żądanie odstępnego jest wyłączone, jeśli przewoźnik sprzedał bilet innemu pasażerowi. Jednoznaczne brzmienie tego przepisu prowadzi do wniosku, że nie ma znaczenia czy przewoźnikowi udało się uzyskać za sprzedany bilet taką samą opłatę, jak uzyskana od pasażera, który odstąpił od umowy. Przewoźnik musi skalkulować czy korzystniejsze dla niego jest potrącenie odstępnego, czy też sprzedaż biletu za niższą cenę przy uwzględnieniu kosztów, które musi ponieść na przewóz pasażera. Jeżeli natomiast pasażer odstępuje od umowy później niż na siedem dni przed zapowiedzianym terminem podróży lub gdy nie stawia się na statek nie może domagać się zwrotu uiszczonej opłaty za przewóz. Nie ma przy tym znaczenia czy przewoźnik zaoszczędził pewne koszty ze względu na nieodbycie podróży przez pasażera, czy udało mu się sprzedać niewykorzystany przez pasażera bilet.

W prawie przewozowym omawiana kwestia nie jest niestety uregulowana tak jasno. Zgodnie z art. 17 ust. 4 pr. przew. „Podróżnemu, który odstąpił od umowy przewozu albo którego na podstawie art. 15 nie dopuszczono do przewozu lub usunięto ze środka transportowego przysługuje zwrot należności stosowny do niewykorzystanego świadczenia przewozowego po potrąceniu części należności (odstępnego)”. W przepisie tym brak jest jakichkolwiek wskazówek co do sposobu określania wysokości odstępnego należnego przewoźnikowi. Pojawia się też pytanie czy wysokość odstępnego powinna być określona w umowie bądź regulaminie wydanym przez przewoźnika, czy też może być przez niego ustalona *ad hoc*. Trzeba zauważyć, że pierwotnie szczegółowe warunki wykonywania prawa odstąpienia od umowy przewozu określało rozporządzenie wykonawcze do ustawy – Prawo przewozowe. Przepis art. 34 ust. 1 pkt 4 pr. przew. stanowił podstawę do wydania przez Ministra Komunikacji rozporządzenia określającego sposób obliczania zwracanych

²¹ Rozporządzenie Ministra Komunikacji z 21.06.1985 r. w sprawie wykonania przepisów ustawy – Prawo przewozowe (Dz.U. Nr 29, poz. 128 z późn. zm.) zastąpione następnie Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 23.05.1996 r. w sprawie przewozu osób i bagażu (Dz.U. Nr 64, poz. 312).

²² Omawiane zasady nie mają zastosowania w sytuacji, gdy odstąpienie dokonywane jest na innej podstawie niż art. 175 § 1 k.m.

należności, tryb dokonywania zwrotów oraz wysokości odstępnego. Przepisy regulujące tę kwestię²³ obowiązywały do 1998 r., kiedy to zmieniono zakres upoważnienia przewidzianego w art. 34 ust. 1 pkt 4 pr. przew. Od tego czasu wysokość odstępnego nie wynika z aktów prawa powszechnie obowiązującego. Należy krytycznie odnieść się do uchylecia podstawy prawnej upoważniającej właściwego ministra do wydania rozporządzenia określającego zasady odstąpienia od umowy przewozu, bez jednoczesnego wprowadzenia zmiany do ustawy określającej górną granicę wysokości odstępnego, chociażby na wzór regulacji istniejącej w kodeksie morskim. Brak takiej regulacji daje nieograniczoną swobodę przewoźnikom w określaniu wysokości odstępnego. W literaturze zauważa się wprawdzie, że odstępnego powinno być skalkulowane na poziomie pokrywającym koszty ponoszone przez przewoźnika w związku z realizacją uprawnienia podróżnego do odstąpienia od umowy (Ambrożuk i in., 2014, s. 88; Górski i Wesołowski, 2006, s. 73; Szanciło, 2008, s. 113). Interes podróżnego byłby jednak pełniej chroniony, gdyby limit wysokości odstępnego wynikał wprost z przepisów ustawy. Możliwość uznania niedozwolone postanowienie umowne zastrzeżenia zbyt wysokiego odstępnego w regulaminie przewoźnika nie zapewnia wystarczającej ochrony podróżnemu²⁴.

V. Względnie czy bezwzględnie wiążący charakter norm regulujących prawo do odstąpienia od umowy przewozu i jej zmiany?

Ani kodeks morski, ani prawo przewozowe nie określają wyraźnie charakteru norm prawnych dotyczących odstąpienia od umowy przez podróżnego. Powstaje zatem pytanie czy strony w umowie mogą odstąpić od ich stosowania, czy też normy te mają charakter bezwzględnie wiążący.

Zasadniczo w przypadku norm regulujących umowy zobowiązaniowe – a do takich trzeba zaliczyć normy omawiane powyżej – za punkt wyjścia przyjmuje się ich względnie wiążący charakter (Radwański i Zieliński, 2012, s. 385). Trzeba jednak zauważyć, że umowa przewozu zawierana jest zwykle między przedsiębiorcą a osobą fizyczną, a co najmniej na rzecz osoby fizycznej jako osoby trzeciej. Pasażer jest słabszą stroną umowy i jako taka wymaga szczególnej ochrony (Gospodarek, 2011, s. 56). Konieczność ochrony pasażera powinna być zatem brana pod uwagę przy ustalaniu charakteru norm prawnych regulujących jego uprawnienia i obowiązki²⁵. Dotyczy to omawianego prawa do odstąpienia od umowy. W doktrynie i orzecznictwie wskazuje się, że normy prawa konsumenckiego zwykle mają charakter norm semiimperatywnych (Radwański i Zieliński, 2012, s. 373). Taki charakter trzeba również przyznać normom kodeksu morskiego oraz prawa przewozowego przyznającym podróżnemu uprawnienie do odstąpienia od umowy oraz jej zmiany. Normy te mogą być zmieniane wyłącznie na korzyść podróżnego. Zakres dopuszczalnych zmian łatwiej jest przy tym ustalić na gruncie regulacji kodeksu morskiego, która jest bardziej precyzyjna oraz zapewnia minimum ochrony także przewoźnikowi. Wprowadzenie siedmiodniowego terminu, który musi zostać zachowany przez pasażera, daje bowiem przewoźnikowi czas na zminimalizowanie szkody ponoszonej na skutek odstąpienia od umowy. Nie budzi wątpliwości, że termin ten

²³ Por. wyżej uwagę w przypisie 21.

²⁴ Por. przepis art. 385³ pkt 12 k.c., zgodnie z którym w razie wątpliwości za niedozwolone postanowienie umowne uważa się postanowienie, które wyłącza „obowiązek zwrotu konsumentowi uiszczonych zapłaty za świadczenie niespełnione w całości lub części, jeżeli konsument zrezygnuje z zawarcia umowy lub jej wykonania”. Kwestie związane m.in. z określaniem wysokości odstępnego były przedmiotem analizy w raporcie przygotowanym przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta, *Pozycja konsumenta na rynku pasażerskich przewozów kolejowych*, Poznań 2012, s. 26-40. Raport dostępny na stronie <https://uokik.gov.pl/download.php?plik=11799> (dostęp: 04.02.2017 r.).

²⁵ Jak wskazuje się w doktrynie przy ustalaniu charakteru normy prawnej powinna być brana pod uwagę m.in. „ochrona interesów jednej strony wymagającej szczególnej ochrony” (Safjan, 2012, s. 384).

można skrócić, zezwalając pasażerowi na podjęcie decyzji nawet w ostatniej chwili przed rozpoczęciem podróży, lecz nie można go wydłużyć. Ponadto jednoznacznie określono maksymalną wysokość odstępnego, co oznacza, że w umowie można ustalić tę wysokość na niższym poziomie albo uzgodnić, że przewoźnik zwróci pasażerowi całą opłatę.

Uprawnienia do odstąpienia od umowy wynikającego z prawa przewozowego bez wątplenia nie można wyłączyć (UOKiK, 2012, s. 22). Nie jest też dopuszczalne określenie w umowie przewozu terminu granicznego, po upływie którego podróżny nie mógłby już od umowy odstąpić. Takie postanowienie umowy byłoby bowiem sprzeczne z art. 17 ust. 1 pr. przew., który pozwala na odstąpienie od umowy przed rozpoczęciem przewozu, a nawet już w czasie jego trwania. Nie ma natomiast przeszkód, by wysokość odstępnego została uzależniona od terminu odstąpienia od umowy. Usprawiedliwione jest zastrzeżenie wyższego odstępnego w sytuacji, gdy podróżny odstępuje od umowy w ostatniej chwili, co powoduje, że przewoźnik nie ma możliwości sprzedaży biletu innej osobie. Dotyczy to zwłaszcza przewozów autokarowych lub autobusowych na dłuższych trasach, kiedy to przewoźnik zwykle podejmuje działania zmierzające do możliwie maksymalnego wykorzystania miejsc w środku transportowym.

Rozważenia dodatkowo wymaga czy odmiennie można potraktować sytuację, w której kontrahentem przewoźnika jest organizator przewozu będący przedsiębiorcą. Zgodnie z art. 22 pr. przew. przepis art. 17 pr. przew. znajduje wówczas zastosowanie jedynie odpowiednio. Można postawić ostrożną tezę, że odpowiednie stosowanie tego przepisu pozwala na umowną modyfikację uprawnienia do odstąpienia od umowy przewozu, w tym także na niekorzyść organizatora przewozu. Taka modyfikacja w pewnych sytuacjach miałaby bowiem silne uzasadnienie gospodarcze (por. UOKiK, 2012, s. 40–43).

VI. Wnioski

Uprawnienie do odstąpienia od umowy przewozu przysługuje podróżnemu, który zawarł umowę przewozu w transporcie drogowym, kolejowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej, o ile prawem właściwym dla umowy jest prawo polskie. Co istotne, podróżny może odstąpić od umowy przewozu także wtedy, gdy podlega ona reżimowi rozporządzeń unijnych dotyczących ochrony praw pasażerów. Przepisy tych rozporządzeń nie wyłączają bowiem stosowania art. 17 pr. przew. oraz art. 175 § 1 k.m. przewidujących omawiane prawo. Istnieje ono także w odniesieniu do umowy przewozu koleją w transporcie międzynarodowym regulowanej co do zasady konwencją CIV.

Ze względu na funkcję ochronną przepisów art. 17 pr. przew. i art. 175 § 1 k.m. trzeba przyjąć, że mają one charakter semiimperatywny. Wynikające z nich normy mogą być zmieniane w umowie stron tylko na korzyść podróżnego. Taki charakter tych przepisów chroni interes podróżnego będącego słabszą stroną umowy przewozu.

W odniesieniu do regulacji prawa przewozowego można sformułować pewne uwagi krytyczne, będące jednocześnie uwagami *de lege ferenda*. Po pierwsze, należałoby, wzorem kodeksu morskiego, wprowadzić w tej ustawie maksymalną wysokość odstępnego pobieranego przez przewoźnika. Po drugie, wskazane byłoby określenie pewnego minimalnego terminu, który musiałby być zachowany przez podróżnego odstępującego od umowy, tak by chronić także interes przewoźnika. Po trzecie, rozważenia wymaga pozostawienie ustawowej regulacji uprawnienia podróżnego do zmiany umowy. Uprawnienie takie może być przewidziane przez przewoźnika

w jego regulaminie. Złagodzenie zasad regulowanych aktualnie w art. 17 pr. przew. pozwalałoby przewoźnikom uelastyczyć ofertę cenową, tak jak ma to miejsce w przewozach lotniczych. Po czwarte w sytuacji zawarcia umowy grupowego przewozu osób przez organizatora przewozu niebędącego konsumentem właściwe byłoby dopuszczenie swobodnej regulacji uprawnienia do odstąpienia od umowy przewozu.

Bibliografia

- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., i Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Calme, S. (2016). Relationship between the European Union Railway Transport Law and the Railway Protocol. *Cape Town Convention Journal*, 5(1), 153–166, <https://doi.org/10.1080/2049761X.2016.1252261>.
- COTIF law and EC law relating to international carriage by rail: areas of conflict and options for solutions. (2006). Comité international des transports ferroviaires. Pobrano z <http://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>.
- Gospodarek, J. (2011). Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu*, (22), 55–68.
- Górski, W. i Wesołowski, K. (2006). *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*. Gdańsk: Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr.
- Jagielska, M. (2013). Umowa sprzedaży. W: *Międzynarodowe prawo handlowe* (t. 9, ss. 862–910). Warszawa: C.H. Beck.
- Jaworski, A. (2012). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: LexisNexis Polska.
- Kaczorowska, A. (2011). *European Union Law* (2nd ed). Milton Park, Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge.
- Karsten, J. (2007). Passengers, consumers, and travellers: The rise of passenger rights in EC transport law and its repercussions for Community consumer law and policy. *Journal of Consumer Policy*, 30(2), 117–136, <https://doi.org/10.1007/s10603-007-9032-7>.
- Kolarski, A. (2002). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Kodeks.
- Napierała, J. (1998). Odpowiedzialność dłużnika według Konwencji wiedeńskiej o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, (3–4), 103–113.
- Pazdan, M. (red.). (2001). *Konwencja wiedeńska o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów. Komentarz*. Kraków: Zakamycze.
- Radwański, Z. i Zieliński, M. (2012). Normy i przepisy prawa cywilnego. W: *Prawo cywilne – część ogólna* (wyd. 2, t. 1, ss. 369–443). Warszawa: C.H. Beck.
- Safjan, M. (red.). (2012). *System prawa prywatnego. T. 1: Prawo cywilne – część ogólna* (wyd. 2). Warszawa: Wydawnictwo C. H. Beck.
- Sozański, J. (2014). *Prawo Unii Europejskiej: analiza krytyczna systemu i doktryny*. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- UOKiK. (2012). *Pozycja konsumenta na rynku pasażerskich przewozów kolejowych*. Warszawa: Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Pozyskano z: <https://uokik.gov.pl/download.php?plik=11799>.
- Wesołowski, K. (2016). Multicentryczność regulacji prawnej usługi przewozu osób. *Marketing i Zarządzanie*, 42, 201–215, <https://doi.org/10.18276/miz.2016.42-14>.