

Michał Hejbudzki

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

ORCID: 0000-0003-0616-3938

mhejbudzki@uwm.edu.pl

Termin przedawnienia roszczeń przewoźnika wobec tzw. pasażera na gapę w transporcie kolejowym

Wstęp

Przewóz osób przez podmioty zawodowo świadczące usługi przewozu na masową skalę jest zjawiskiem powszechnym w krajach o rozwiniętej infrastrukturze, w tym również w Polsce. Znaczenie istnienia rozwiązań prawnych i technologicznych służących zapewnieniu przewozu osób jest kwestią bezdyskusyjną dla sprawnego funkcjonowania każdego państwa. Niezależnie od ustroju gospodarczego, stanowiącego często pochodną ustroju politycznego, jednym z zasadniczych priorytetów każdego kraju jest stworzenie otoczenia normatywnego oraz zaplecza technicznego służącego umożliwieniu przewozu osób. W krajach o gospodarce sterowanej centralnej i nakazowo rozdzielczym systemie dystrybucji dóbr główny ciężar zapewnienia świadczenia na rzecz ludności usług przewozu przejmuje na siebie państwo. Następuje to poprzez stworzenie podporządkowanych celom politycznym podmiotów prawa działających w oparciu o różne formy organizacyjno-prawne, np. przedsiębiorstwa państwowe, dla których cele czysto biznesowe schodzą na dalszy plan. Natomiast w państwach o gospodarce wolnorynkowej usługi przewozu scedowane są z reguły na przedsiębiorców, nad którymi państwo do pewnego stopnia sprawuje nadzór poprzez instrumenty prawno-administracyjne, mając na względzie realizację celu nadrzędnego, jakim jest umożliwienie bezpiecznego, sprawnego i wygodnego przemieszczania się ludności. Z uwagi na skalę tego przedsięwzięcia część segmentu rynku przewozu zajmują podmioty o różnej strukturze prawnej, najczęściej spółki kapitałowe, w których państwo rezerwuje sobie pozycję wspólnika. Jednak również takie podmioty działają przede wszystkim w oparciu o reguły rynkowe, co sprawia, że podejmowane przez nich działania motywowane są czynnikami ekonomicznymi.

W Polsce, będącej krajem o ugruntowanej już obecnie gospodarce wolno-rynkowej, przewóz osób przez przedsiębiorców zawodowo świadczących usługi przewozu jest zjawiskiem powszechnym. Z istoty działalności gospodarczej, jako przejawu aktywności przedsiębiorców na rynku kapitalistycznym, wynika oparcie podejmowanych przez nich czynności o regułę opłacalności i zysku. Innymi słowy, rozbudowane usługi przewozu w naszej gospodarce istnieją przede wszystkim dlatego, że są opłacalne dla przedsiębiorców, tzn. pobierają oni wynagrodzenie za swoje usługi. Również odpłatne są te usługi przewozu, które nie przynoszą oczekiwanych dochodów, a przez to z reguły są w różnych formach dodatkowo dotowane przez państwo lub jednostki samorządu terytorialnego.

Istota analizowanego w niniejszym opracowaniu zagadnienia sprowadza się do ustalenia i zdekodowania na płaszczyźnie prawa materialnego charakteru stosunku prawnego łączącego przewoźnika z podróżnym w przypadku skorzystania przez niego na terenie Polski z przewozu bez nabycia biletu, a zatem bez zapłaty za usługę. Rozważania zostały ograniczone wyłącznie do transportu kolejowego i tylko do przewozu pociągami, do których wstęp jest swobodny dla każdego.

Impulsem, który zdecydował o wyborze tematu badawczego, jest wyraźny wzrost w ostatnich latach postępowań sądowych, w których roszczenia przeciwko pasażerom są dochodzone po upływie roku od wskazanego w protokole kontroli dnia zapłaty obciążającej podróżnego. Obligatoryjnemu co do zasady zastosowaniu przez sąd w takiej sytuacji przepisów o przedawnieniu roszczeń wynikających z umowy przewozu ma przeciwdziałać obecna na gruncie doktryny¹ i judykatury² koncepcja oparta na założeniu, że pasażer, który nie nabył biletu, nie zawarł umowy z przewoźnikiem, co pozwala na zastosowanie dłuższego okresu przedawnienia. W bardzo ogólnym zarysie teoria ta opiera się na założeniu, że jeżeli przewoźnik w przepisach regulujących świadczone przez siebie usługi przewozu wskazał, iż umowa przewozu zostaje zawarta z chwilą nabycia biletu na przejazd w odpowiedniej wysokości, to do zawarcia umowy nie może dojść wskutek samego tylko zajęcia przez podróżnego miejsca w pociągu. Za tak przedstawionym ujęciem zagadnienia ma przemawiać propozycja wykładni art. 16 ustawy Prawo przewozowe³, zgodnie z którą zawarcie umowy przewozu przez zajęcie miejsca w środku transporto-

¹ Zob. m.in. T. Szancilo, *Prawo przewozowe. Komentarz*, 2008, Legalis, art. 16; D. Ambrożuk, [w:] D. Dąbrowski, K. Wesolowski, D. Ambrożuk, *Prawo przewozowe. Komentarz*, 2019, Lex, art. 16; A. Jaworski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, 2012, Lex, art. 16; T. Szancilo, *Forma zawarcia umowy przewozu na tle form zawierania umów*, „Przegląd Prawa Handlowego” 2013, nr 4, s. 51–58; M. Moska, M. Przybył, *Charakter prawny opłaty dodatkowej za brak odpowiedniego dokumentu przewozu*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2021, nr 3, s. 123–138.

² Por. wyrok WSA w Krakowie z 9 stycznia 2017 r., sygn. akt III SA/Kr 1496/16, Lex nr 2198845.

³ Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 8 ze zm.), dalej jako pr. przew.

wym następuje jedynie w przypadku nieustalenia przez przewoźnika warunków dostępu do środka transportowego. Zwolennicy tego nurtu interpretacyjnego upatrują podstaw odpowiedzialności podróznego bez biletu albo w przepisach o czynach niedozwolonych⁴, albo w przepisach o bezpodstawnym wzbogaceniu znajdujących zastosowanie na zasadzie analogii, względnie w przepisach o nienależnym świadczeniu⁵. W dalszej części rozważań została przyjęta robocza nazwa tej koncepcji jako teoria pozaumownego stosunku prawnego wiążącego przewoźnika kolejowego z pasażerem odbywającym podróż bez nabycia biletu.

Celem niniejszego opracowania jest wykazanie zasadności hipotezy, w myśl której co do zasady tzw. pasażera na gapę łączy z przewoźnikiem umowa przewozu. Spod zakresu rozważań wyłączono sytuacje wprawdzie możliwe, ale rzadziej spotykane, w których korzystanie przez podróznego bez biletu z usług przewoźnika kolejowego pozostaje w bezpośrednim związku z działalnością gospodarczą lub zawodową takiego podróznego. Implikacją przyjętego ograniczenia jest przyznanie podróznemu statusu konsumenta⁶, a co za tym idzie – w sporze sądowym nałożony jest na sąd orzekający m.in. obowiązek oceny dochodzonego przez przewoźnika roszczenia z perspektywy regulacji dotyczących instytucji przedawnienia oraz obowiązek badania abuzywności klauzul stosowanych przez przewoźnika. Ze względu na obszerność tej tematyki i konieczność zachowania zwięzłości wywodu analiza prawnych skutków przyjęcia sformułowanej hipotezy badawczej została ograniczona tylko do kwestii określenia terminu przedawnienia roszczenia przewoźnika kolejowego wobec podróznego bez biletu. Dodatkowym czynnikiem przemawiającym za takim właśnie zawężeniem problematyki jest fakt, że o ile tzw. pasażerowie na gapę niezmiernie rzadko występują z roszczeniami przeciwko przewoźnikom kolejowym, to roszczenia w drugą stronę są znacznie częściej spotykane na wokandach sądowych.

⁴ T. Szancilo, *Prawo przewozowe...*, art. 16.

⁵ A. Jaworski, op. cit., art. 33(a).

⁶ Zgodnie z art. 22¹ Kodeksu cywilnego. Za konsumenta uważa się osobę fizyczną dokonującą z przedsiębiorcą czynności prawnej, niezwiązanej bezpośrednio z jej działalnością gospodarczą lub zawodową. Szerzej zob. m.in. T. Sokołowski, [w:] A. Kidyba (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 1: *Część ogólna*, 2012, Lex, art. 22¹; S. Dmowski, [w:] S. Rudnicki, S. Dmowski, *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga pierwsza. Część ogólna*, 2011, Lex, art. 22¹; K. Piasecki, *Kodeks cywilny. Księga pierwsza. Część ogólna. Komentarz*, 2003, Lex, art. 22¹; M. Jagielska, [w:] P. Machnikowski (red.), *Zobowiązania. Przepisy ogólne i powiązane przepisy Księgi I KC*, t. 1: *Komentarz*, 2022, Legalis, art. 22¹.

Normatywne tło zdefiniowania stosunku prawnego, wiążącego przewoźnika z podróżnym korzystającym z transportu kolejowego bez nabycia biletu

W polskim porządku prawnym umowa przewozu pasażera w transporcie kolejowym regulowana jest na płaszczyźnie prawa międzynarodowego⁷, prawa unijnego i prawa krajowego. Z punktu widzenia zagadnienia analizowanego w tym opracowaniu w pierwszej kolejności znajdują zastosowanie przepisy rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym⁸.

Zgodnie z art. 3 pkt 1 i pkt 2 rozp. nr 1371/2007 „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe określone w art. 2 dyrektywy 2001/14/WE oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na transporcie kolejną towarów lub pasażerów, z zastrzeżeniem że przedsiębiorstwo to musi zapewniać pojazdy trakcyjne; definicja ta obejmuje również przedsiębiorstwa zajmujące się tylko zapewnianiem pojazdów trakcyjnych, natomiast „przewoźnik” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, z którym pasażer zawarł umowę przewozu lub też kilka przedsiębiorstw kolejowych, które mogą ponosić odpowiedzialność na podstawie tej umowy⁹. Z kolei zgodnie art. 3 pkt 8 rozp. WE nr 1371/2007 „umowa przewozu” oznacza odpłatną lub nieodpłatną umowę o przewóz pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym lub sprzedawcą biletów a pasażerem na wykonanie jednej lub więcej usług transportowych.

W kwestii zawarcia umowy przewozu szczególną uwagę zwraca art. 4 rozp. nr 1371/2007, zatytułowany *Umowa przewozu*, który przewiduje, że zawarcie umowy przewozu jest uregulowane przepisami tytułów II i III załącznika A zawartego w załączniku I do tego rozporządzenia. Stosownie do art. 6 załącznika A zamieszczonego w załączniku I do rozp. nr 1371/2007 przez zawarcie

⁷ Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r. z załącznikami (t.j. Dz.U. z 2007 r., Nr 100, poz. 674 ze zm.).

⁸ Dz.U. UE L 2007.315.14 z 3.12.2007, dalej: rozp. nr 1371/2007. Rozporządzenie to zostanie uchylone z dniem 7 czerwca 2023 r. przez art. 40 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. UE L 2021.172.1 z 17.5.2021). Przywołana okoliczność nie zmienia jednak wartości rozważań zawartych w niniejszym opracowaniu, albowiem lektura przepisów nowego rozporządzenia wskazuje, że w zakresie analizowanego zagadnienia pozostają one bez zmian.

⁹ Przedsiębiorstwo kolejowe jest przedsiębiorcą, którego definicję na gruncie polskiego prawa prywatnego oddaje m.in. treść art. 43¹ Kodeksu cywilnego, zgodnie z którym przedsiębiorcą jest osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 33¹ § 1, prowadząca we własnym imieniu działalność gospodarczą lub zawodową. Szerzej zob. m.in. K. Czub, [w:] M. Balwicka-Szczyrba, A. Sylwestrzak (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2022, Lex, art. 43¹; P. Nazaruk, [w:] J. Ciszewski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, 2022, Lex, art. 43¹; M. Dziurda, [w:] J. Gudowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 1: *Część ogólna*, cz. 1 (art. 1–55(4)), 2021, Lex, art. 43¹; P. Pinior, [w:] M. Frasz, M. Habledas (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 1: *Część ogólna (art. 1–125)*, 2018, Lex, art. 43¹.

umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia podróznego oraz odpowiednio jego bagażu i pojazdów do miejsca przeznaczenia oraz do wydania bagażu i pojazdów w miejscu przeznaczenia. Umowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. Jednak brak biletu, nieprawidłowości lub utrata biletu nie powodują nieważności umowy przewozu, która – nie naruszając postanowień art. 9 – podlega postanowieniom przepisów ujednoczonych, a z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego bilet jest miarodajnym dowodem zawarcia oraz treści umowy przewozu.

Z wykładni prawnoporównawczej ww. art. 6 ust. 2 i art. 9 wynika, że nie sposób wywieść wniosku, iż regulacja art. 6 ust. 2 dotyczy formy złożenia oświadczenia podróznego o zawarciu umowy. Zgodnie bowiem z ww. art. 9 podróznym musi być zaopatrzone z chwilą rozpoczęcia podróży w ważny bilet na przejazd i musi okazać go podczas kontroli biletów. Art. 9 stanowi również, że ogólne warunki przewozu mogą stanowić, iż podróznym, który nie może okazać ważnego biletu, jest obowiązany (oprócz opłaty za przejazd) uiścić dopłatę bądź że podróznego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można usunąć z pociągu. Przepis ten przewiduje zatem wyłącznie sankcje, jakie mogą zostać zastosowane wobec podróznego, który nie dysponuje biletami i który nie uregulował następnie swojej sytuacji poprzez zapłatę odpowiednich kwot, lecz nie zawiera jakichkolwiek wskazówek w przedmiocie zawarcia umowy przewozu.

Identyczna konkluzja wynika z lektury treści pozostałych przepisów znajdujących się w tytule II załącznika A zawartego w załączniku I do rozp. 371/2007. Art. 8 ww. załącznika A przewiduje bowiem w ust. 1, że opłatę za przejazd uiszcza się przed rozpoczęciem podróży, chyba że między podróznym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa. Z kolei art. 7 tego załącznika dotyczy biletu, zaś jego art. 10 i 11 dotyczą odpowiednio przestrzegania przepisów władz administracyjnych oraz odwołania i opóźnienia pociągu.

Umowa przewozu jako rodzaj stosunku prawnego wiążącego przewoźnika z podróznym korzystającym z transportu kolejowego bez nabycia biletu

W świetle przedstawionych regulacji nie ulega wątpliwości, że przedsiębiorca świadczący na terytorium Polski usługi przewozu objęty jest zakresem znaczeniowym zawartych w ww. przepisach unijnych pojęć „przedsiębiorstwo kolejowe” i „przewoźnik”. Zatem decydującego znaczenia nabiera zagadnienie, czy stosunek prawny łączący przewoźnika kolejowego z pasażerem jadącym bez nabytego biletu wyczerpuje warunki określone w definicji umowy przewozu. W tej materii fundamentalne znaczenie należy przypisać stanowisku Try-

bunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej¹⁰ (dalej jako TSUE), który stwierdził, że art. 3 ust. 8 rozp. nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, iż sytuacja, w której pasażer wsiada do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży bez uprzedniego zakupu biletu, wchodzi w zakres pojęcia „umowy przewozu” w rozumieniu tego przepisu. Innymi słowy, brzmienie art. 3 pkt 8 rozporządzenia nr 1371/2007 i jego kontekst prowadzą do wniosku, że pojęcie „umowy przewozu” w znaczeniu przywołanej normy powinno być rozumiane jako niezależne od posiadania przez pasażera biletu, a ponadto że obejmuje ono sytuację, w której pasażer wsiada do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży bez uzyskania biletu. W uzasadnieniu orzeczenia TSUE wskazał, że interpretację tę potwierdzają cele realizowane przez rozporządzenie nr 1371/2007. Z jednej strony, zgodnie z art. 1 lit. a ww. rozporządzenia, jego celem jest zwłaszcza ustanowienie zasad zawierania umów przewozu. Z drugiej strony motyw 1 tego rozporządzenia podkreśla w szczególności, że w ramach wspólnej polityki transportowej ważne jest zabezpieczenie praw pasażerów w ruchu kolejowym. Ponadto z motywu 2 rozp. nr 1371/2007 jasno wynika, że należy osiągnąć wysoki poziom ochrony konsumentów w dziedzinie transportu w ruchu kolejowym, których prawa należy chronić jako słabszej strony umowy przewozu. Przyjęcie wąskiej wykładni, w świetle której pojęcie „umowy przewozu” w rozumieniu rozp. nr 1371/2007 nie obejmuje sytuacji, w której pasażer wsiadający do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży bez zakupu biletu, byłoby sprzeczne z tymi celami. Gdyby bowiem można było uznać, iż taki podróżny, z tego tylko powodu, że nie posiada biletu w momencie wchodzenia na pokład pociągu, nie jest stroną stosunku umownego z przedsiębiorstwem kolejowym, które pozostawiło swoje pociągi do swobodnego dostępu, pasażer ten mógłby, w przypadku wystąpienia okoliczności, za które nie można mu przypisać odpowiedzialności, być pozbawiony praw, które rozporządzenie to wiąże z zawarciem umowy przewozu, co naruszałoby cel ochrony pasażerów w ruchu kolejowym realizowany przez to rozporządzenie i przypomniany w motywach 1–3 tego aktu. Ponadto, co istotne, TSUE stwierdził, że bilet na przewóz jest jedynie instrumentem stanowiącym materialny wyraz umowy przewozu w rozumieniu rozp. nr 1371/2007. Skoro celem dokonanej przez TSUE wykładni jest szeroko pojęta ochrona praw konsumenta, to zupełnie nieracjonalne byłoby pozbawianie konsumenta ochrony w obszarze przedawnienia roszczeń przeciwko niemu.

Wnioski, które wynikają z treści ww. orzeczenia TSUE, korespondują z polskimi przepisami i ustaleniami doktryny prawa. Mianowicie zgodnie z art. 60 Kodeksu cywilnego¹¹, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ustawie, wola osoby dokonującej czynności prawnej może być wyrażona przez

¹⁰ Wyrok TSUE z 7 listopada 2019 r., sygn. akt C-349/18.

¹¹ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1145 ze zm.), dalej jako k.c.

każde zachowanie się tej osoby, które ujawnia jej wolę w sposób dostateczny, w tym również przez ujawnienie tej woli w postaci elektronicznej (oświadczenie woli). W rezultacie należy przyjąć, że również dopuszczalne jest złożenie przez podróżnego oświadczenia o zawarciu umowy przewozu przez czynności konkludentne, czyli przez wejście do pociągu i zajęcie miejsca. W nauce prawa wskazuje się jako przykład zachowania konkludentnego, które prowadzi do zawarcia umowy, zachowanie kierowcy samochodu, który wjeżdża na parking strzeżony i oświadcza, że nie będzie płacił należności, gdyż nie zamierza zawierać umowy przechowania, albo zachowanie osoby, która wsiada do publicznego środka komunikacji miejskiej, jednakże jadącego w kierunku przeciwnym niż zamierza jechać i odmawia zapłacenia biletu. W obu tych sytuacjach wskazuje się, że następuje – gdy uwzględni się całość zachowania i oceni przez pryzmat zasad współżycia społecznego (art. 65 § 1 k.c.) – dorozumiane przyjęcie oferty, przy czym odmienne oświadczenie, nawet zupełnie stanowcze, jest pozbawione znaczenia prawnego, skoro pozostaje w sprzeczności z faktem skorzystania ze świadczenia¹². Identycznie należy ocenić sytuację, gdy podróżny wsiada i zajmuje miejsce w pociągu, do którego dostęp jest powszechny, a następnie odbywa podróż w kierunku zgodnym ze swoimi planami. Warto podkreślić, że treść łączącej podróżnego i przewoźnika umowy przewozu wywołuje nie tylko skutki w niej wyrażone, lecz również te, które wynikają z ustawy, z zasad współżycia społecznego i z ustalonych zwyczajów (art. 56 k.c.). A zatem poszczególne elementy zachowania się podróżnego podczas kontroli dodatkowo mogą mieć istotne znaczenie dla jurydycznej kwalifikacji łączącego go z przewoźnikiem stosunku prawnego. W szczególności może chodzić np. o to, że podczas kontroli podróżny nie kwestionuje zawarcia umowy przewozu, nie składa oświadczenia, że nie miał zamiaru jej zawarcia, nie deklaruje, że nie zamierza płacić za bilet czy to podczas kontroli, czy w przyszłości, jeśli np. nie posiada przy sobie pieniędzy, oraz nie odmawia podania swoich danych personalnych i podpisuje protokół kontroli. Generalizując tę kwestię, można stwierdzić, że tego rodzaju współpraca pasażera, a zatem podporządkowanie się stworzonym przez przewoźnika procedurom postępowania w takich przypadkach, świadczy o tym, że pasażer wyrażał wolę bycia związanym stosunkiem prawnym z przewoźnikiem.

Warto też zauważyć, że faktu zawarcia umowy przewozu nie zmienia brak terminowej zapłaty przez podróżnego należności określonej w protokole kontroli. Prawna ocena spełnienia się przesłanek warunkujących przyjęcie, że

¹² A. Wolter, J. Ignatowicz, K. Stefaniuk, *Prawo cywilne. Zarys części ogólnej*, Warszawa 2001, s. 278. Szerzej zob. E. Rott-Pietrzyk, [w:] P. Machnikowski (red.), *Zobowiązania. Przepisy ogólne i powiązane przepisy Księgi I KC*, t. 1: *Komentarz*, 2022, Legalis, art. 60; P. Sobolewski, [w:] W. Borysiak (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2022, Legalis, art. 60; J. Grykiel, [w:] M. Gutowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. 1: *Komentarz do art. 1–352*, 2021, Legalis, art. 60; M. Safjan, [w:] K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. 1: *Komentarz. Art. 1–449¹⁰*, 2020, Legalis, art. 60; M. Świerczyński, [w:] M. Załucki (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2019, Legalis, art. 60.

strony są związane umową przewozu, powinna być dokonywana na moment zawarcia tej umowy, a nie później. W przeciwnym razie doszłoby do niekonsekwencji, tj. należałoby przyjąć, że umowa przewozu została zawarta, jeżeli podróżny po kontroli uiścił opłatę, natomiast gdyby nie zapłacił, trzeba by przyjąć, że nie doszło do zawarcia umowy przewozu. Tymczasem niezapłacenie należności stanowi jedynie niewykonanie przez podróżnego jego świadczenia, do którego jest zobowiązany na podstawie umowy przewozu, a zatem nie może być czynnikiem decydującym o kwestii ważności tej umowy. Tym bardziej w umowach zawieranych przez konsumentów byłoby niedopuszczalne uzależnienie związania stron umową przewozu od spełnienia przez podróżnego świadczenia.

Powyższe rozważania powinny zostać uzupełnione o nierzadkie w praktyce sytuacje, w których tzw. pasażer na gapę wsiada do pociągu objętego całkowitą rezerwacją miejsc. Jeżeli taki pasażer zajmuje miejsce, które nie zostało przez nikogo zarezerwowane, to pogląd o zawarciu w sposób dorozumiany umowy przewozu jest do obrony. W przedstawionej bowiem sytuacji nikt wcześniej nie zawarł umowy przewozu z wykorzystaniem tego właśnie miejsca, a zatem można przyjąć, że umowę przewozu zawarł tzw. pasażer na gapę poprzez zajęcie tego miejsca. Nieco trudniejszy do oceny prawnej jest przypadek, w którym w pociągu objętym całkowitą rezerwacją miejsc wszystkie miejsca są już zajęte. Wówczas pasażer bez biletu fizycznie nie jest w stanie zająć żadnego przeznaczonego przez przewoźnika do podróży miejsca. Wydaje się, że wówczas nie zachodzą podstawy do przyjęcia koncepcji zawarcia umowy przewozu *per facta concludentia*. Skoro przedmiotem umowy przewozu jest odbycie podróży przez podróżnego w konkretnym, przypisanym mu miejscu, to zachowanie tzw. pasażera na gapę wykracza poza zakres usług, które oferuje przewoźnik, a w konsekwencji nie może dojść do zawarcia umowy przewozu nawet w sposób dorozumiany. Trzeba dodać, że za takim stanowiskiem przemawia również argument natury aksjologicznej. Mianowicie przyznanie w takiej sytuacji tzw. pasażerowi na gapę roszczeń wynikających z zawartej konkludentnie umowy przewozu oraz objęcie go krótszym terminem przedawnienia roszczeń stawiałoby go w lepszej sytuacji niż osoby, które nie zdołały kupić biletu przed wyczerpaniem miejsc w pociągu.

Należy również odrzucić koncepcję, w myśl której tzw. jazda na gapę jest czynem niedozwolonym, ponieważ niewykonanie zobowiązania samo przez się nie może być uznane za działanie bezprawne w rozumieniu przepisów regulujących odpowiedzialność *ex delicto*. Taka jego kwalifikacja jest uzasadniona tylko wtedy, gdy jednocześnie następuje naruszenie obowiązku powszechnego, ciężącego na każdym podmiocie. W takim wypadku art. 443 k.c. dopuszcza zbieg roszczenia z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania i roszczenia z tytułu czynu niedozwolonego, pozostawiając poszkodowanemu wybór jednego z tych roszczeń. Utożsamianie każdego naruszenia

cudzych praw z czynem niedozwolonym przekreśliłoby sens podziału źródeł zobowiązań i rodzaju odpowiedzialności. Wierzyciel stosunku obligacyjnego wynikającego z umowy jest jednocześnie poszkodowanym z tytułu czynu niedozwolonego tylko wówczas, gdy określone zdarzenie powodujące szkodę stanowi nie tylko niewykonanie lub nienależyte wykonanie przez dłużnika jego powinności, określonych w stosunku zobowiązaniowym, ale jednocześnie narusza ogólne, obowiązujące powszechnie, wszystkich i zawsze, nakazy i zakazy wynikające z norm prawa, zasad współżycia społecznego lub dobrych obyczajów, i to bez względu na istniejący między stronami stosunek zobowiązaniowy oraz jego zakres¹³. W praktyce zatem zastosowanie art. 443 k.c. będzie miało miejsce wówczas, gdy zachowanie sprawcy szkody będzie jednocześnie naruszeniem kontraktu i czynem niedozwolonym¹⁴. W polskim systemie prawnym taka sytuacja mogła wystąpić w warunkach określonych art. 121 § 1 Kodeksu wykroczeń¹⁵. Jeżeli znamiona tego przepisu nie są wyczerpane, należy przyjąć, że zachowanie podróz tzw. pasażera na gapę może być kwalifikowane jedynie w cywilistycznej kategorii niewykonania przez niego umowy przewozu, a zatem może generować wyłącznie odpowiedzialność kontraktową.

Niniejsze rozważania w zasadzie dezaktualizują potrzebę poszukiwania podstaw odpowiedzialności w instytucji bezpodstawnego wzbogacenia czy nienależnego świadczenia, które znajdują zastosowanie przy braku innych podstaw odpowiedzialności.

Znaczenie treści art. 16 ust. 1 pr. przew. dla oceny jurystycznej stosunku prawnego łączącego przewoźnika kolejowego z pasażerem, który nie nabył biletu

Przedmiot zawarty w niniejszym opracowaniu rozważań powinien być poddany osobnej uwadze w odniesieniu do art. 16 pr. przew., co podyktowane jest dwoma zasadniczymi względami. Po pierwsze, jest to znaczenie, które przywiązują do art. 16 pr. przew. zwolennicy teorii pozaumownego stosunku prawnego łączącego przewoźnika kolejowego z pasażerem jadącym bez nabytego biletu. Po drugie, przyjęcie wykładni art. 16 ust. 1 pr. przew. proponowanej przez zwolenników koncepcji pozaumownego stosunku prawnego skłania

¹³ Wyrok SA w Warszawie z 3 czerwca 2014 r., sygn. akt I ACa 1807/13, Lex nr 1483870; W. Dubis, [w:] E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2021, Legalis, art. 443.

¹⁴ K. Osajda, [w:] W. Borysiak (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2021, Legalis, art. 443.

¹⁵ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 2008 ze zm.), dalej jako k.w., art. 121 § 1: Kto, pomimo nieuiszczenia dwukrotnie nałożonej na niego kary pieniężnej określonej w taryfie, po raz trzeci w ciągu roku bez zamiaru uiszczenia należności wyłudza przejazd koleją lub innym środkiem lokomocji, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny.

do refleksji nad zgodnością tej normy z wyżej przytoczonymi przepisami rozp. nr 1371/2007.

Zgodnie z art. 16 ust. 1 pr. przew. 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.

Przede wszystkim należy zauważyć, że regulaminy przewoźników bardzo często przewidują możliwość nabycia biletu również u kontrolera, a tym samym dopuszczają nabycie biletu już po wejściu do pociągu. Jeżeli jednak podróżny nie korzysta z tej ostatniej jeszcze szansy na nabycie biletu, to uprawniony wydaje się pogląd, że wówczas protokół kontroli stanowi surogat biletu, jego wystawienie potwierdza wcześniej zawartą umowę przewozu, a podróżny zostaje obciążony obowiązkiem uiszczenia stosownych opłat. Zwłaszcza w sytuacji gdy po sporządzeniu protokołu kontroli, a zatem gdy podróżny współpracuje przy jego sporządzaniu, podając swoje niezbędne dane, z reguły kontroler umożliwia mu kontynuowanie podróży do miejsca przeznaczenia. Należy wówczas przyjąć, że obie strony są przekonane o dopuszczalności kontynuowania przez pozwanego podróży po tym, gdy wyraził zgodę na poddanie się określonej przez przewoźnika procedurze związanej z brakiem biletu. Opisaną sytuację można traktować jako inne określone przez przewoźnika warunki dostępu do środka transportowego, o których stanowi art. 16 ust. 1 pr. przew.

Trzeba też wskazać, że wykładnia art. 16 ust. 1 pr. przew. nie może być dokonywana w sprzeczności z wykładnią zaprezentowaną przez TSUE na tle ww. unijnych regulacji dotyczących praw podróżnych.

Zgodnie z obowiązującą w Unii Europejskiej zasadą dokonywania proeuropejskiej wykładni prawa krajowego obowiązkiem sędziego krajowego jest nadanie regulacji prawa wewnętrznego takiego sensu normatywnego, który będzie pozostawał w zgodzie z porządkiem prawnym Unii. Dotyczy to także orzecznictwa TSUE (poprzednio Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości). Każdy sąd krajowy państwa członkowskiego Unii Europejskiej ma obowiązek respektowania orzecznictwa TSUE – stanowi ono bowiem istotną część *acquis communautaire*, czyli dorobku Wspólnoty, tj. całości przyjętych przepisów i zasad¹⁶. Sądy krajowe są gwarantem realnego poszanowania prawa unijnego w państwie członkowskim i zapewnienia temu prawu maksymalnej skuteczności, albowiem stanowią naturalne forum dla prawa unijnego. Obowiązkiem sądu krajowego na etapie stosowania prawa pozostaje dokonanie wykładni prawa krajowego w zgodzie z prawem unijnym, zaś obowiązek podjęcia wszelkich właściwych środków ogólnych lub szczególnych w celu zapewnienia wykonania tego zobowiązania ciąży na wszystkich organach państw

¹⁶ Wyrok SN z 13 lipca 2014 r., sygn. akt I BP 8/13, Lex nr 1511807.

członkowskich, w tym – w ramach ich jurysdykcji – również na sądach. Wynika stąd, że stosując prawo krajowe, bez względu na to, czy sporne przepisy zostały przyjęte przed, czy po wydaniu rozporządzenia, sąd krajowy, który musi dokonać ich wykładni, powinien tego dokonać w sposób, który nie będzie sprzeczny z normą wyrażoną w rozporządzeniu unijnym, zwłaszcza gdy wykładni tej normy dokonał TSUE. W przypadku zaś gdy stosowanie prawa krajowego pozostaje w kolizji z prawem unijnym, sąd krajowy powinien, kierując się zasadą prymatu prawa unijnego, w pełni zastosować prawo wspólnotowe i zagwarantować ochronę praw przyznanych przez to prawo jednostkom, odmawiając w razie potrzeby stosowania jakiegokolwiek przepisu krajowego, który mógłby doprowadzić do rezultatu sprzecznego z brzemieniem i wykładnią norm rozporządzenia unijnego¹⁷. Nadto zaś sąd krajowy, w razie stwierdzenia niezgodności między prawem unijnym i prawem krajowym, nie musi oczekiwać na interwencję ustawodawcy krajowego i odpowiednią zmianę prawa. Sąd krajowy jest zobowiązany do interpretacji prawa krajowego w zgodzie z prawem unijnym, bowiem prawo pierwotne nakłada na państwa członkowskie obowiązek podjęcia wszelkich środków, których celem jest wykonanie zobowiązań traktatowych. Inaczej mówiąc, jednym z obowiązków organów państwa członkowskiego (w tym sądów) jest zapewnienie regulacjom prawa unijnego pełnej skuteczności w praktyce¹⁸.

Wprawdzie należy wskazać, że na tle przywołanych przepisów TSUE zajął stanowisko, iż art. 6 ust. 2 zdanie ostatnie załącznika A zawartego w załączniku I do rozp. 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie przepisom krajowym przewidującym i osoba, która podróżuje pociągiem bez odpowiedniego biletu oraz nie uregulowała swojej sytuacji poprzez zapłatę odpowiednich kwot w terminach przewidzianych w tych przepisach, nie jest związana stosunkiem umownym z przedsiębiorstwem kolejowym¹⁹. Trzeba jednak zauważyć, że pytanie do TSUE dotyczyło tego, czy art. 6 ust. 2 *in fine* załącznika I do rozp. 1371/2007 sprzeciwia się belgijskim krajowym przepisom karnym, na podstawie których pasażer kolei bez biletu, który nie uiszcza ceny biletu także w ustawowo przewidzianych terminach,

¹⁷ J. Michalska, *Pytania prejudycjalne sądów do TSUE*, [w:] M. Jabłoński, S. Jarosz-Żukowska (red.), *Zasada pierwszeństwa prawa Unii Europejskiej w praktyce działania organów władzy publicznej RP*, Wrocław 2015, s. 263; J. Rzucidło, *Zasada pierwszeństwa prawa unijnego w orzecznictwie Sądu Najwyższego i sądów powszechnych*, [w:] M. Jabłoński, S. Jarosz-Żukowska (red.), op. cit., s. 325–349; wyrok TS z 13 listopada 1990 r., sygn. akt C-106/89; wyrok TS z 22 maja 2003 r., sygn. akt C-462/99; wyrok SR w Sandomierzu z 27 czerwca 2016 r., sygn. akt IV P 273/15, <http://orzeczenia.sandomierz.sr.gov.pl/> (data dostępu: 23.09.2022); wyrok SR w Opatowie z 26 października 2018 r., sygn. akt I C 529/18, <http://orzeczenia.opatow.sr.gov.pl/> (data dostępu: 24.03.2022).

¹⁸ Wyrok SR w Sandomierzu z 27 czerwca 2016 r., sygn. akt IV P 273/15, <http://orzeczenia.sandomierz.sr.gov.pl/> (data dostępu: 23.09.2022); wyrok TS z 10 kwietnia 1984 r., 14/83, *Sabine von Colson and Elisabeth Kamann v. Land Nordrhein-Westfalen*, ECR 1984, Nr 4, poz. 1891.

¹⁹ Wyrok TSUE z 21 września 2016 r., sygn. akt C-261/15.

dopuszcza się czynu zabronionego, który wyklucza wszelki stosunek umowny pomiędzy spółką przewozową a pasażerem kolei, tak że w konsekwencji odmawia się temu pasażerowi powoływania się na właściwe przepisy ochronne prawa unijnego i krajowego prawa belgijskiego, które odnoszą się do wskazanego, jako wyłącznego, stosunku umownego z tym konsumentem. Już zatem z samej treści pytania prejudycjalnego wynika, że w Belgii (odmiennie niż w Polsce) tzw. jazda na gapę jest czynem zabronionym, a więc w tym wypadku przewidziana jest sankcja karnoprawna. Polski ustawodawca natomiast odpowiedzialność z tego tytułu lokuje wyłącznie na gruncie prywatnoprawnym²⁰, oczywiście z zastrzeżeniem ww. art. 121 k.w. Tym samym przytoczony pogląd TSUE nie może wnieść niczego konstruktywnego dla przedmiotu rozważań zawartych w niniejszym opracowaniu.

Konkludując niniejsze rozważania, należy stwierdzić, że zapewnienie pełnej skuteczności prawa wspólnotowego wymaga odstąpienia od interpretacji art. 16 ust. 1 pr. przew., która nie daje się pogodzić z ww. normami rozp. 1371/2007 i jego wykładnią dokonaną przez TSUE w wyroku z 7 listopada 2019 r. w sprawie C-349/18. Oznacza to zatem, że zawarcie przez przewoźnika w regulaminie zastrzeżenia, iż umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży, nie stoi na przeszkodzie do przyjęcia, że pasażer, który wsiada do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży, zawiera z przewoźnikiem umowę przewozu nawet jeżeli nie nabył biletu²¹. Jednakże trzeba wyraźnie podkreślić, że powyższa konstatacja nie generuje potrzeby całkowitego unicestwienia skutku normatywnego art. 16 ust. 1 pr. przew., a jedynie rodzi konieczność takiego sposobu zdekodowania wskazanego przepisu w oparciu o wykładnię przepisów prawa unijnego, aby pozostawał z nimi w zgodzie. A zatem należy przyjąć, że jeżeli przewoźnik nie kontroluje biletów przy wejściu do pociągu, np. na wzór kontroli przy przewozach lotniczych, to art. 16 pr. przew. nie może stanowić przeszkody do przyjęcia, iż umowa przewozu może być zawarta również poprzez wejście do pociągu i zajęcie miejsca, a zwłaszcza wówczas gdy regulamin przewoźnika wprost przewiduje możliwość nabycia biletu u konduktora. Natomiast art. 16 ust. 1 pr. przew. może stanowić podstawę dokonania prawnej oceny, w myśl której w pociągach, do których wejście jest kontrolowane, samo zajęcie miejsca przez pasażera nie jest równoznaczne z zawarciem umowy przewozu, zaś podstawowym sposobem zawarcia umowy jest wówczas nabycie biletu. Na równi z wymienioną sytuacją należy traktować przypadek, gdy konduktor odmówiłby wejścia osobie do pociągu z powodu braku wolnych miejsc, zaś osoba ta, wykorzystując nieuwagę konduktora, jednak dostałaby się na pokład pociągu.

²⁰ Wyrok SO Poznań z 13 grudnia 2018 r., sygn. akt XV Ca 1548/18, Lex nr 2686438.

²¹ Podobnie zob. W. Baranowska-Zajac, *Czy dyrektywa konsumencka chroni pasażera „na gapę”?* Omówienie wyroku TS z dnia 7 listopada 2019 r., C-349/18 (Kanyeba), 2019, Lex.

Jurydyczne następstwa umowy jako stosunku prawnego łączącego przewoźnika kolejowego z tzw. pasażerem na gapę w obszarze przedawnienia roszczeń

Konsekwencją ustalenia, że umowa stanowi zasadniczo źródło stosunku prawnego wiążącego pasażera bez biletu z przewoźnikiem kolejowym, jest przyznanie podróżnemu statusu konsumenta²², a zatem sąd zobowiązany jest oceny dochodzonego roszczenia pod kątem przepisów o przedawnieniu. Konstatacja ta przenosi dalszy tok rozważań w obszar instytucji przedawnienia i skłania do kilku refleksji natury ogólnej.

Po pierwsze, terminy przedawnienia wskazane zostały w art. 118 k.c., zgodnie z którym jeżeli przepis szczególny nie stanowi inaczej, termin przedawnienia wynosi lat sześć, a dla roszczeń o świadczenia okresowe oraz roszczeń związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej – trzy lata. Mają one charakter ogólny i znajdują zastosowanie, jeżeli przepisy szczególne nie przewidują innego terminu przedawnienia. Zgodnie z art. 728 k.c. roszczenia z umowy przewozu osób przedawniają się z upływem roku od dnia wykonania przewozu, a gdy przewóz nie został wykonany – od dnia, kiedy miał być wykonany. Jednak do określenia terminu przedawnienia roszczeń wobec podróżnych korzystających z przewozów kolejowych znajduje zastosowanie regulacja szczególna zawarta w art. 77 ust. 1 pr. przew., z której wynika, że roszczenia dochodzone na podstawie ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu przedawniają się z upływem roku. Natomiast zgodnie z art. 77 ust. 4 pr. przew. bieg przedawnienia zawieszają się na okres od dnia wniesienia reklamacji lub wezwania do zapłaty do dnia udzielenia odpowiedzi na reklamację lub wezwania do zapłaty i zwrócenia załączonych dokumentów, najwyżej jednak na okres przewidziany do załatwienia reklamacji lub wezwania do zapłaty. Z art. 75 ust. 2 pr. przew. wynika, że reklamacje lub wezwania do zapłaty uważa się za bezskuteczne, jeżeli dłużnik nie zapłacił dochodzonych należności w terminie trzech miesięcy od dnia doręczenia reklamacji lub wezwania do zapłaty²³.

Roszczenie dochodzone przez przewoźnika kolejowego jest związane z umową przewozu, a zatem termin przedawnienia tego roszczenia wynosi jeden rok. Bieg przedawnienia rozpoczyna się zaś od dnia, w którym roszczenie stało się wymagalne²⁴. Wymagalność jest to stan, w którym wierzyciel ma prawną możliwość żądania zaspokojenia przysługującej mu wierzytelności. Roszczenia

²² Podobnie: wyrok SO w Łodzi z 8 sierpnia 2019 r., sygn. akt III Ca 886/19, Lex nr 2759046; wyrok SR w Ciechanowie z 14 lipca 2020 r., sygn. akt I C 1221/19, Lex nr 3044727.

²³ Warto zauważyć, że dochodzenie roszczeń w postępowaniu sądowym na podstawie ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu przysługuje uprawnionemu po bezskutecznym wyczerpaniu drogi reklamacji, przewoźnikowi zaś – po bezskutecznym wezwaniu zobowiązanego do zapłaty (art. 75 ust. 1). Zob. wyrok SO w Koszalinie z 19 kwietnia 2012 r., sygn. akt VI Ga 35/12, Lex nr 1713847.

²⁴ Art. 120 § 1 k.c.

mogą uzyskać przymiot wymagalności w dniu oznaczonym przez ustawę lub przez czynność prawną albo wynikającym z właściwości zobowiązania. Wymagalność jest to stan, w którym wierzyciel ma prawną możliwość żądania zaspokojenia przysługującej mu wierzytelności; to stan potencjalny, o charakterze obiektywnym, którego początek zbiega się z chwilą uaktywnienia się wierzytelności. Innymi słowy, roszczenie staje się wymagalne po upływie terminu do jego spełnienia. Stanowi to początek biegu przedawnienia. Natomiast bieg przedawnienia przerywa się przez każdą czynność przed sądem lub innym organem powołanym do rozpoznawania spraw lub egzekwowania roszczeń danego rodzaju albo przed sądem polubownym, przedsięwziętą bezpośrednio w celu dochodzenia lub ustalenia albo zaspokojenia roszczenia lub zabezpieczenia oraz przez uznanie roszczenia przez osobę, przeciwko której roszczenie przysługuje²⁵. Przerwanie biegu terminu przedawnienia może wynikać wyłącznie z zachowania wierzyciela lub dłużnika. Przyczynami przerwania biegu terminu przedawnienia mogą być zarówno zdarzenia (czynności) w znaczeniu materialnoprawnym, jak np. uznanie roszczenia, jak i o charakterze procesowym, np. wniesienie powództwa w celu dochodzenia roszczenia.

Powyższe rozważania prowadzą do wniosku, że termin wymagalności roszczenia przeciwko tzw. pasażerowi na gapę co do zasady powinien być tożsamy z dniem zapłaty określonym w protokole kontrolnym, a który najczęściej wynika z zapisu w regulaminie przewoźnika. Nawet fakt, że podróżny odmówi jego podpisania lub przyjęcia, jest prawnie irrelevantny, albowiem stosownie do art. 61 § 1 k.c. miał on możliwość zapoznania się z jego treścią.

Po drugie, przyjęcie koncepcji umownego stosunku prawnego łączącego przewoźnika kolejowego z podróżnym bez biletu diametralnie zmienia kierunek rozstrzygnięć sądowych w tych wszystkich sprawach, w których pozew przeciwko podróżnemu został wniesiony do sądu po upływie rocznego terminu od dnia wymagalności roszczenia, a jednocześnie nie doszło do przerwania biegu przedawnienia. Zgodnie z art. 117 § 2¹ k.c. po upływie terminu przedawnienia nie można domagać się zaspokojenia roszczenia przysługującego przeciwko konsumentowi²⁶. Na podstawie przytoczonej normy racjonalny ustawodawca nałożył na sąd obowiązek badania terminu przedawnienia z urzędu, również co do roszczeń zawisłych przed sądem przed dniem wejścia w życie przepisów nowelizacyjnych, gdyż roszczenia przedawnione przysługujące przeciwko konsumentowi, co do których do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy nie podniesiono zarzutu przedawnienia, podlegają z tym dniem skutkom przedawnienia określonym w ustawie nowelizującej²⁷.

²⁵ Art. 123 § 1 i 2 k.c.

²⁶ Przepis wszedł w życie 9 lipca 2018 r. na podstawie art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2018 r. o zmianie ustawy Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2018 r., poz. 1104).

²⁷ Art. 5 ust 4 ustawy z dnia 13 kwietnia 2018 r. o zmianie ustawy Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2018 r., poz. 1104).

Powyższa konstatacja prowadzi do wniosku, że o ile nie zajdą szczególne przesłanki określone w art. 117¹ k.c.²⁸, a których udowodnienie spoczywa na wierzycielu, sąd po stwierdzeniu przedawnienia roszczenia wynikającego z umowy przewozu oddali powództwo. Dotyczy to zarówno roszczeń, które uległy przedawnieniu przed 9 lipca 2018 r., jak też tych, które uległy przedawnieniu po tej dacie. Uwagi te należy odnieść wprost do sytuacji, w których wierzytelność wobec tzw. pasażera na gapę została przelana przez przewoźnika na inny podmiot w oparciu o regulę zawartą w art. 509 i nast. k.c. Cesjonariusz co do zasady wchodzi w sytuację prawną cedenta, zaś zgodnie z art. 513 § 1 k.c. dłużnikowi przysługują przeciwko nabywcy wszelkie zarzuty, które miał przeciwko zbywcy w chwili powzięcia wiadomości o przelewie. Przedawnienie jest bowiem instytucją prawa bezwzględnie obowiązującego i regulujące je przepisy nie mogą być uchylone lub zmienione wolą stron, co wprost wynika brzmienia art. 119 k.c.

Po trzecie, co do zasady trzyletni termin przedawnienia określony w art. 442 § 1 k.c. będzie możliwy do zastosowania wobec pasażera bez biletu na podstawie art. 443 k.c. w razie zaistnienia przesłanek z art. 121 § 1 k.w. Jednakże w takiej sytuacji to na wierzycielu będzie spoczywał ciężar zaferowania dowodów, że podróżny – mimo nieuiszczenia dwukrotnie nałożonej na niego kary pieniężnej określonej w taryfie – po raz trzeci w ciągu roku bez zamiaru uiszczenia należności wyludza przejazd koleją.

Podsumowanie

Ze względu na masowy charakter podróży odbywanych koleją znacząca jest liczba przypadków, w których podróżni nie kupują biletów na przejazd. Przedawnienie roszczeń przewoźnika kolejowego wobec takich podróżnych determinowana jest określeniem rodzaju stosunku prawnego łączącego strony. Na tym tle doszło do polaryzacji stanowisk. Część przedstawicieli doktryny i judykatury stanęła na stanowisku, że podstawowym sposobem zawarcia umowy przewozu kolejowego jest nabycie biletu, co znajduje podstawę prawną w art. 16 ust. 1 pr. przew. i najczęściej powielane jest w regulaminach przewoźników. Zatem tzw. pasażer na gapę nie zawiera umowy przewozu, a zatem do roszczeń przewoźnika względem niego nie ma zastosowania roczny termin przedawnienia. Wydaje się, że teoria ta będzie wymagała korekty w świetle

²⁸ Na podstawie tego artykułu w wyjątkowych przypadkach sąd może, po rozważeniu interesów stron, nie uwzględnić upływu terminu przedawnienia roszczenia przysługującego przeciwko konsumentowi, jeżeli wymagają tego względy słuszności (§ 1). Korzystając z uprawnienia, o którym mowa w § 1, sąd powinien rozważyć w szczególności: 1) długość terminu przedawnienia; 2) długość okresu od upływu terminu przedawnienia do chwili dochodzenia roszczenia; 3) charakter okoliczności, które spowodowały niedochodzenie roszczenia przez uprawnionego, w tym wpływ zachowania zobowiązanego na opóźnienie uprawnionego w dochodzeniu roszczenia (§ 2).

wykładni prawa unijnego dokonanej w przez TSUE w wyroku z 7 listopada 2019 r. w sprawie C-349/18. Przeprowadzone rozważania potwierdzają postawioną na wstępie hipotezę, że co do zasady stosunek prawny łączący przewoźnika kolejowego i pasażera, który wsiada do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży bez uprzedniego zakupu biletu, należy postrzegać jako umowa przewozu. Tylko taka wykładnia ww. przepisów prawa krajowego daje się pogodzić z interpretacją prawa unijnego dokonaną przez TSUE w wyroku z 7 listopada 2019 r. w sprawie C-349/18. Oznacza to, że co do zasady podróźnego bez biletu należy klasyfikować jako konsumenta ze wszystkimi tego skutkami. Jedną z najpoważniejszych konsekwencji przyjęcia takiego poglądu przejawia się w sferze sądowego dochodzenia od takich pasażerów roszczeń przez przewoźników lub podmioty, na których wierzytelności zostały scedowane. Sąd zobligowany jest bowiem do dokonania jurydycznej oceny stanu faktycznego poprzez pryzmat powyżej wskazanych przepisów o przedawnieniu roszczeń i uwzględnienia przedawnienia roszczenia, nawet bez inicjatywy procesowej podróźnego występującego w roli pozwanego. Powoływanie się przez wierzycieli-powodów na konstrukcję pozaumownego stosunku prawnego łączącego przewoźnika kolejowego z tzw. pasażerem na gapę nie wytrzymuje konfrontacji w świetle dokonanej przez TSUE wykładni prawa unijnego i powinno być postrzegane wyłącznie jako próba obejścia bezwzględnie obowiązujących przepisów o przedawnieniu roszczeń względem konsumentów.

Teoria pozaumownego stosunku prawnego łączącego przewoźnika z podróźnym bez biletu wydaje się do obrony w tych sytuacjach, w których zaistnieją znamiona wykroczenia z art. 121 § 1 k.w. Wówczas dopuszczalne będzie stosowanie terminu przedawnienia roszczeń z art. 442¹ § 1 k.c., a to w oparciu o regulę z art. 443 k.c. Ponadto nie dojdzie do zawarcia w sposób dorozumiany umowy przewozu z tzw. pasażerem na gapę również gdy w pociągu istnieje obowiązkowa rezerwacja miejsc, zaś wszystkie miejsca zostały zajęte przez podróźnych, którzy zawarli umowy przewozu z przewoźnikiem przez kupno biletu.

Trzeba też zaznaczyć, że prounijna interpretacja umownego stosunku prawnego łączącego przewoźnika kolejowego z tzw. pasażerem na gapę w niczym nie uchybia obowiązywaniu art. 16 ust. 1 pr. przew. i nie czyni go normatywnie pustą normą. Przepis ten powinien być interpretowany zgodnie z wykładnią dokonaną przez TSUE, a nadto w pełni zachowuje dotychczasowe zastosowanie do podróźnych w pociągach, do których nie jest możliwy swobodny dostęp.

Wykaz literatury

Ambrożuk D., [w:] D. Dąbrowski, K. Wesołowski, D. Ambrożuk, *Prawo przewozowe. Komentarz*, 2019, Lex.

- Baranowska-Zajac W., *Czy dyrektywa konsumencka chroni pasażera „na gapę”?* Omówienie wyroku TS z dnia 7 listopada 2019 r., C-349/18 (Kanyeba), 2019, Lex.
- Czub K., [w:] M. Balwicka-Szczyrba, A. Sylwestrzak (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2022, Lex.
- Dmowski S., [w:] S. Rudnicki, S. Dmowski, *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga pierwsza. Część ogólna*, 2011, Lex.
- Dubis W., [w:] E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2021, Legalis.
- Dziurda M., [w:] J. Gudowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 1: *Część ogólna, cz. 1 (art. 1–55(4))*, 2021, Lex.
- Grykiel J., [w:] M. Gutowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. 1: *Komentarz do art. 1–352*, 2021, Legalis.
- Jagielska M., [w:] P. Machnikowski (red.), *Zobowiązania. Przepisy ogólne i powiązane przepisy Księgi I KC*, t. 1: *Komentarz*, 2022, Legalis.
- Jaworski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, 2012, Lex.
- Michalska J., *Pytania prejudycjalne sądów do TSUE*, [w:] M. Jabłoński, S. Jarosz-Żukowska (red.), *Zasada pierwszeństwa prawa Unii Europejskiej w praktyce działania organów władzy publicznej RP*, WPAiE UW, Wrocław 2015.
- Moska M., Przybył M., *Charakter prawny opłaty dodatkowej za brak odpowiedniego dokumentu przewozu*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2021, nr 3.
- Nazaruk P., [w:] J. Ciszewski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany*, 2022, Lex.
- Osajda K., [w:] W. Borysiak (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2021, Legalis.
- Piasecki K., *Kodeks cywilny. Księga pierwsza. Część ogólna. Komentarz*, 2003, Lex.
- Pinior P., [w:] M. Frasz, M. Habdas (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 1: *Część ogólna (art. 1–125)*, 2018, Lex.
- Rott-Pietrzyk E., [w:] P. Machnikowski (red.), *Zobowiązania. Przepisy ogólne i powiązane przepisy Księgi I KC*, t. 1: *Komentarz*, 2022, Legalis.
- Rzucidło J., *Zasada pierwszeństwa prawa unijnego w orzecznictwie Sądu Najwyższego i sądów powszechnych*, [w:] M. Jabłoński, S. Jarosz-Żukowska (red.), *Zasada pierwszeństwa prawa Unii Europejskiej w praktyce działania organów władzy publicznej RP*, WPAiE UW, Wrocław 2015.
- Safjan M., [w:] K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny*, t. 1: *Komentarz. Art. 1–449¹⁰*, 2020, Legalis.
- Sobolewski P., [w:] W. Borysiak (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2022, Legalis.
- Sokołowski T., [w:] A. Kidyba (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. 1: *Część ogólna*, 2012, Lex.
- Szancilo T., *Forma zawarcia umowy przewozu na tle form zawierania umów*, „Przegląd Prawa Handlowego” 2013, nr 4.
- Szancilo T., *Prawo przewozowe. Komentarz*, 2008, Legalis.
- Świerczyński M., [w:] M. Załucki (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, 2019, Legalis.
- Wolter A., Ignatowicz J., Stefaniuk K., *Prawo cywilne. Zarys części ogólnej*, Wolters Kluwer, Warszawa 2001.

Summary

Time limitation concerning the validity of carrier's claims against the so-called "fare dodger" in the case of railway transport

Keywords: civil law, limitation of claims, "fare dodger", railway transport, railway carrier, passenger, contract of carriage, travel by train without a ticket, consumer, entrepreneur.

The aim of the study is to establish a period of limitation on the validity of the carrier's claims against the so-called "fare dodger" in rail transport. The considerations contained in the present study lead to the conclusion that, in principle, the legal relationship between a railway carrier and a passenger who boards a freely accessible train in order to travel without purchasing a ticket should be perceived as a contract of carriage. Only such an interpretation of national law can be reconciled with the interpretation of EU law made by the CJEU in the judgement of 7 November 2019 (C-349/18). It means that, in principle, a traveller without a ticket should be classified as a consumer with all the consequences. In the event of judicial redress procedures against such passengers, the court is obliged to make a juridical assessment of the facts under the provisions on the limitation on the validity of claims and consider the limitation of the claim even without the procedural initiative of the traveller acting as a defendant. Invoking the construction of a non-contractual legal relationship between the railway carrier and the so-called "fare dodger" by creditors – claimants seem to be pointless in the light of the CJEU's interpretation of EU law and should only be seen as an attempt to circumvent the mandatory provisions on limitation of claims against consumers. The theory of a non-contractual legal relationship between the carrier and a traveller without a ticket seems to be justified in situations where there are features of an offence under Article 121 § 1 of the Code of Petty Offences. Then it will be permissible to apply the limitation period for claims under Article 4421 § 1 of the Civil Code based on the rule of Article 443 of the Civil Code. It should also be noted that the pro-EU interpretation of the contractual legal relationship between the railway carrier and the so-called "fare dodger" does not in any way prejudice the application of Article 16(1) of the transport law and normatively does not make it an empty norm. This provision should be interpreted in line with the interpretation provided by the CJEU. Moreover, it fully retains its current application to travellers on trains that cannot be freely accessed.