

# PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

# RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 362

## Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce

Redaktorzy naukow  
Tadeusz Kocowski  
Katarzyna Marak



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2014

Redakcja wydawnicza: Anna Grzybowska, Joanna Szynal  
Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz  
Korekta: Justyna Mroczkowska  
Łamanie: Małgorzata Czupryńska  
Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja współfinansowana z budżetu województwa dolnośląskiego



Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:  
[www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl), [www.ebscohost.com](http://www.ebscohost.com),  
w Dolnośląskiej Bibliotece Cyfrowej [www.dbc.wroc.pl](http://www.dbc.wroc.pl),  
The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),  
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon  
[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się  
na stronie internetowej Wydawnictwa  
[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie  
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2014

**ISSN 1899-3192**  
**ISBN 978-83-7695-450-9**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:  
EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.  
ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

## Spis treści

<b>Wstęp</b> .....	9
<b>Dorota Ambrożuk:</b> Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób	11
<b>Jan Byrski, Monika Szaraniec:</b> Zmiany w prawie bankowym i ubezpieczeniowym w zakresie pośrednictwa finansowego w okresie transformacji ustrojowej. Część 1: Prawo bankowe .....	25
<b>Jan Byrski, Monika Szaraniec:</b> Zmiany w prawie bankowym i ubezpieczeniowym w zakresie pośrednictwa finansowego w okresie transformacji ustrojowej. Część 2: Prawo ubezpieczeniowe .....	36
<b>Monika Chlipała:</b> Promesa w koncesjonowanej działalności gospodarczej ..	49
<b>Marzena Czarnecka:</b> Sposoby zawierania umów z konsumentami w prawie energetycznym od dnia jego powstania do dnia dzisiejszego.....	60
<b>Daniel Dąbrowski:</b> Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym .....	70
<b>Joanna Dominowska:</b> Prowadzenie działalności gospodarczej przez organizacje pozarządowe 1989-2014.....	82
<b>Wojciech Fill:</b> Transformacja podatkowych regulacji prawa holdingowego w Polsce .....	95
<b>Jan Gola:</b> Regulacje antykorupcyjne publicznego prawa gospodarczego a ubieganie się o pozwolenia administracyjne na wykonywanie działalności gospodarczej .....	109
<b>Jerzy Gospodarek, Katarzyna Marak:</b> Zakres wolności gospodarczej w polskim hotelarstwie w minionym ćwierćwieczu (1989-2014). Część I: Liberalizm gospodarczy w hotelarstwie lat dziewięćdziesiątych XX wieku.....	121
<b>Jerzy Gospodarek, Katarzyna Marak:</b> Zakres wolności gospodarczej w polskim hotelarstwie w minionym ćwierćwieczu (1989-2014). Część II: Świadczenie usług hotelarskich jako wolna działalność gospodarcza na gruncie ustawy o usługach turystycznych z 1997 roku .....	131
<b>Krzysztof Horubski:</b> Ochrona interesów pracowników w systemie zamówień publicznych – wybrane zagadnienia .....	146
<b>Janusz Kaspryszyn:</b> Ważne przyczyny wyłączenia wspólnika ze spółki z ograniczoną odpowiedzialnością .....	160
<b>Aneta Kaźmierczyk, Kinga Michałowska:</b> Ewolucja prawa własności w okresie transformacji gospodarczych przełomu XX i XXI wieku.....	182
<b>Tadeusz Kocowski:</b> Komerccjalizacja przedsiębiorstw państwowych a właścicielskie uprawnienia nadzorcze administracji publicznej.....	196
<b>Piotr Kukuryk:</b> Ewolucja pojęcia „konsument” w polskim prawie cywilnym.	211

<b>Michał Kuźnik:</b> Zakres kognicji sądu upadłościowego w przedmiocie za- twierdzenia układu w postępowaniu upadłościowym .....	227
<b>Jacek Lachner:</b> Problematyka zmian umowy w związku z nadzwyczajną zmianą okoliczności.....	240
<b>Jolanta Loranc-Borkowska:</b> Nowa regulacja rękojmi za wady rzeczy sprze- danej – uwagi ogólne .....	251
<b>Aleksandra Lubicz-Posochowska:</b> Podmioty odpowiedzialne za czyn nie- uczciwej konkurencji – wprowadzanie w błąd oznaczeniem przedsięwzię- cia .....	264
<b>Małgorzata Mędrala:</b> Ochrona małych pracodawców a transformacja ustro- jowa w Polsce – wybrane zagadnienia .....	274
<b>Ambroży Mituś:</b> Sekurytyzacja i jej uregulowanie w przepisach prawa kra- jowego – zarys problematyki.....	286
<b>Aleksandra Nowak-Gruca:</b> Środki ochrony praw własności przemysłowej w okresie transformacji ustrojowej (zagadnienia materialnoprawne).....	300
<b>Aldona Piotrowska:</b> Zmiany ustawodawstwa gospodarczego regulującego zawód pośrednika w obrocie nieruchomościami.....	315
<b>Katarzyna Poroś:</b> Prokura oddziałowa .....	330
<b>Agnieszka Sobiech:</b> Podmiotowość podatkowa spółek osobowych na prze- strzeni ostatnich 25 lat .....	342
<b>Tomasz M. Szczurowski:</b> Opcje na prawa udziałowe w procesach inwestycji w spółki niepubliczne .....	357
<b>Ryszard Szostak:</b> Rozpoznawanie sporów przedumownych z zakresu zamó- wień publicznych po reaktywowaniu mechanizmów rynkowych.....	370
<b>Andrzej Śmieja:</b> W sprawie funkcji realizowanych przez karę umowną .....	387
<b>Krzysztof Wesolowski:</b> Konsekwencje sposobu unormowania ochrony pasa- żerów w prawie Unii Europejskiej .....	399
<b>Magdalena Wilejczyk:</b> Przemiany polskiego prawa firmowego. Wokół (nie)zbywalności firmy .....	413
<b>Bartosz Ziemblicki:</b> Współpraca Polski z międzynarodowymi organizacjami gospodarczymi w okresie transformacji ustrojowej .....	424

## Summaries

<b>Dorota Ambrożuk:</b> Shaping the European law concerning the carriage of passengers .....	23
<b>Jan Byrski, Monika Szaraniec:</b> Changes in banking and insurance law in the range of financial intermediation during the period of political transforma- tion. Part 1 – Banking law .....	35
<b>Jan Byrski, Monika Szaraniec:</b> Changes in banking and insurance law in the range of financial intermediation during the period of political transforma- tion. Part 2 – Insurance law .....	48

<b>Monika Chlipała:</b> A promise in licensed economic activity.....	59
<b>Marzena Czarnecka:</b> Ways of concluding contracts with customers in energy law from the date of its establishment till nowadays.....	69
<b>Daniel Dąbrowski:</b> The need for change in the domestic transport law .....	81
<b>Joanna Dominowska:</b> Non-governmental organizations business activity 1989-2014 .....	94
<b>Wojciech Fill:</b> Transformation of tax adjustment of holding law in Poland....	108
<b>Jan Gola:</b> Anti-corruption regulations of the public economic law and applying for administrative permission to conduct business activity .....	120
<b>Jerzy Gospodarek, Katarzyna Marak:</b> The scope of economic freedom in Polish hospitality in the last twenty five years (1989-2014). Part 1: Economic liberalism in hospitality in the 1990s.....	130
<b>Jerzy Gospodarek, Katarzyna Marak:</b> The scope of economic freedom in Polish hospitality in the last twenty five years (1989-2014). Part 2: Providing hotel services as a free economic activity based on the 1997 tourist services act.....	145
<b>Krzysztof Horubski:</b> Protection of the interests of workers in the public procurement system – selected issues.....	159
<b>Janusz Kaspryszyn:</b> Important causes of the exclusion of a shareholder from limited liability company .....	181
<b>Aneta Kaźmierczyk, Kinga Michałowska:</b> The evolution of ownership during the economic transformation of the turn of XX <sup>th</sup> and XXI <sup>st</sup> century ...	195
<b>Tadeusz Kocowski:</b> Commercialization of state companies vs. ownership supervision rights of public administration.....	210
<b>Piotr Kukuryk:</b> Evolution of the notion of ”consumer” in the Polish Civil Law .....	226
<b>Michał Kuźnik:</b> Scope of cognition of the bankruptcy court’s approval of the arrangement in bankruptcy proceedings.....	239
<b>Jacek Lachner:</b> Problem of contract changes in connection with the exceptional change of circumstances .....	250
<b>Jolanta Loranc-Borkowska:</b> New regulation of the warranty for defects of a sold thing – general comments .....	263
<b>Aleksandra Lubicz-Posochowska:</b> Entities responsible for an act of unfair competition – misleading indication of the company.....	273
<b>Małgorzata Mędrala:</b> Protection of small employers vs. political transformation in Poland – selected problems .....	285
<b>Ambroży Mituś:</b> Securitization and regulations pertaining to it in the national legal provisions – outline of the issue.....	299
<b>Aleksandra Nowak-Gruca:</b> Protection measures of industrial property rights in the times of political transformation (substantive issues) .....	314
<b>Aldona Piotrowska:</b> Changes in the legislation governing the profession of the real estate agent.....	329

---

<b>Katarzyna Poroś:</b> Branch commercial proxy .....	341
<b>Agnieszka Sobiech:</b> Tax subjectivity of partnerships in the last 25 years.....	356
<b>Tomasz M. Szczurowski:</b> Options on share-related rights in the processes of private equity investments .....	369
<b>Ryszard Szostak:</b> Recognizing pre-contractual disputes in public procurement after the reactivation of market mechanisms .....	386
<b>Andrzej Śmieja:</b> Functions of stipulated penalty .....	398
<b>Krzysztof Wesolowski:</b> The consequences of the method of protection of passengers in the European Union law .....	412
<b>Magdalena Wilejczyk:</b> Transformations of the Polish corporate law. Around the (non)transferability of the entrepreneur's name .....	423
<b>Bartosz Ziemblicki:</b> Cooperation of Poland with international economic organizations during the period of political transformation.....	432

**Daniel Dąbrowski**

Uniwersytet Szczeciński

---

## POTRZEBA ZMIAN W KRAJOWYM PRAWIE PRZEWOZOWYM

---

**Streszczenie:** Celem referatu jest ocena ustawy – Prawo przewozowe i przedstawienie jej głównych wad. Autor staje na stanowisku, że ustawa nie może już pełnić funkcji aktu o podstawowym znaczeniu w krajowym systemie prawa przewozowego i powinna zostać uchylona. System krajowego prawa przewozowego należałoby natomiast opracować na nowo. Autor przedstawia kilka wstępnych wariantów możliwych rozwiązań, opowiadając się za uregulowaniem umowy przewozu w całości w kodeksie cywilnym. Regulacja kodeksu cywilnego powinna mieć uniwersalne zastosowanie do przewozu osób we wszystkich gałęziach transportu. W odniesieniu do umowy przewozu rzeczy przepisy kodeksu cywilnego powinny odnosić się do krajowego transportu drogowego i kolejowego. Krajowy transport lotniczy oraz śródlądowy mogłyby zostać poddane reżimowi odpowiednich konwencji międzynarodowych.

**Słowa kluczowe:** prawo przewozowe, kodeks cywilny, umowa przewozu, przewóz osób, przewóz towarów.

DOI: 10.15611/pn.2014.362.06

### 1. Wstęp

W roku 2014 upływa trzydzieści lat od uchwalenia ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe<sup>1</sup>. Ustawa ta, w założeniu jej twórców, miała na celu unifikację krajowego prawa przewozowego, które w czasie jej uchwalania stanowiło „mozaikę wielu aktów normatywnych, różnej rangi i różnego zakresu uregulowania, obowiązujących w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu”<sup>2</sup>. Unifikacja nigdy jednak nie miała charakteru pełnego, a kolejne nowelizacje ustawy oraz wejście w życie rozporządzeń unijnych dotyczących ochrony praw pasażerów doprowadziły do ponownego „rozparcelowania” systemu. Obecnie różnorodność aktów prawnych regulujących umowę przewozu w krajowym transporcie osób i rzeczy jest jeszcze

---

<sup>1</sup> Tekst jednolity: Dz.U. 2012, poz. 1173 z późn. zm. W dalszej części referatu ustawa nazywana jest ustawą Prawo przewozowe lub pr. przew.

<sup>2</sup> W. Górski, *Przewóz ładunków w żegludze śródlądowej w świetle przepisów ustawy: Prawo przewozowe*, „Studia Iuridica Maritima” 1988, nr 1, s. 32.

większa niż trzydzieści lat temu. W tej sytuacji powstaje pytanie o zasadność dalszego obowiązywania ustawy Prawo przewozowe. Można mieć wątpliwości, czy ustawa ta jest jeszcze w stanie pełnić funkcję aktu o charakterze centralnym w systemie krajowego prawa przewozowego. Wątpliwości takie są tym bardziej uzasadnione, że ustawa obciążona jest wieloma wadami. Celem niniejszego referatu jest wstępne przedstawienie problemu i zarysowanie kilku wariantów możliwych rozwiązań. Zagadnienie wymaga jednak szerszej dyskusji, tak by zmiany doprowadziły do rzeczywistej poprawy funkcjonowania systemu, a nie do jego dalszej dezintegracji.

## 2. Ewolucja zakresu zastosowania ustawy Prawo przewozowe

Idea unifikacji krajowego prawa przewozowego powstała pod koniec szóstej dekady ubiegłego wieku. Unifikację uznano za jeden z warunków stworzenia jednolitego systemu transportowego, wskazując, że istnienie różnych praw przewozowych dla poszczególnych gałęzi transportu utrudnia koordynację transportu i proces integracyjny<sup>3</sup>. Zwracano uwagę zwłaszcza na potrzeby wynikające z rosnącej roli przewozów kombinowanych oraz na postęp techniczny, który zaciera różnice między przewozami poszczególnymi środkami transportu, zwłaszcza w odniesieniu do związanego z nimi ryzyka<sup>4</sup>.

Po wielu dyskusjach<sup>5</sup> przepis art. 1 ust. 1 pr. przew. uzyskał następujące brzmienie: „Ustawa reguluje przewóz osób i rzeczy środkami transportu kolejowego, samochodowego, lotniczego i żegluga śródlądowej, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyłączeniem przewozu w komunikacji komunalnej”. Zakres zastosowania ustawy określono zatem przez enumeratywne wyliczenie gałęzi transportu. Jednocześnie z zakresu zastosowania wyłączono transport komunalny, co spotkało się z krytyką, zwłaszcza ze względu na niejasność tego terminu<sup>6</sup>.

Mimo tak szerokiego zakresu zastosowania ustawy unifikacja nie była jednak pełna. Sama ustawa nie zawierała wprowadzić odmiennych rozwiązań dla poszczególnych gałęzi transportu<sup>7</sup>, jednak rozwiązania szczególne wynikały z aktów o cha-

<sup>3</sup> Por. np. W. Braś, *Unifikacja prawa przewozowego jednym z warunków stworzenia jednolitego systemu transportowego*, „Przegląd Komunikacyjny” 1969, nr 6, s. 203.

<sup>4</sup> Tamże; W. Górski, *Zasięg unifikacji prawa przewozowego*, Acta Universitatis Nicolai Copernici. Prawo XXVIII, Toruń 1990, s. 65. Por. też np. M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005, s. 39-41; T. Szaciłło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013, s. 28-31.

<sup>5</sup> Wątpliwości wywoływało zwłaszcza objęcie zakresem zastosowania ustawy transportu lotniczego. Por. np. A. Kolarski, *Z dyskusji nad projektem ustawy Prawo przewozowe*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 1984, nr 4, s. 6; W. Górski, *Kształtowanie się nowego prawa przewozowego*, „Studia Iuridica Maritima” 1991, nr 3, s. 34 i 36.

<sup>6</sup> Por. W. Górski, *Zasięg unifikacji...*, s. 70-71.

<sup>7</sup> Wyjątek dotyczył (i nadal dotyczy) przewozów w żegludze śródlądowej – por. art. 91 pr. przew. O wątpliwościach co do zakresu odesłania zawartego w tym przepisie zob. np. D. Dąbrowski w: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 419-420.



rakterze wykonawczym – zarządzeń, rozporządzeń i uchwał, które szczegółowo regulowały obowiązki i uprawnienia przewoźnika, niekiedy zresztą modyfikując rozwiązania przyjęte w ustawie<sup>8</sup>. Ponadto przewoźnicy byli uprawnieni do wydawania reguł zatwierdzanych przez Ministra Komunikacji, które traktowano na równi z aktami normatywnymi, mimo że formalnie takiej mocy nie miały. Skutkiem tego było znaczne zróżnicowanie regulacji umowy przewozu w poszczególnych gałęziach transportu. Z tych względów niektórzy autorzy uznali unifikację za „fasadową”<sup>9</sup>. Niewątpliwym osiągnięciem było ujednoczenie odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób oraz rzeczy.

Pierwsza poważna nowelizacja ustawy Prawo przewozowe dokonana ustawą z dnia 2 września 1994 r.<sup>10</sup> zmieniła m.in. zakres zastosowania ustawy. Znowelizowany art. 1 ust. 1 pr. przew. otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa reguluje przewóz osób i rzeczy, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem przewozu morskiego i konnego”. Dokonano więc kroku w kierunku dalszej unifikacji. Zamiast wymieniać gałęzie transportu, do których ustawa znajduje zastosowanie, wskazano jedynie te, do których ustawy się nie stosuje. W ten sposób rozszerzono zastosowanie ustawy np. na przewozy wyciągami narciarskimi<sup>11</sup> oraz objęto jej przepisami przewozy komunalne. W przeciwnym kierunku poszła natomiast nowelizacja z roku 2002, kiedy to z zakresu zastosowania ustawy wyłączono przewozy lotnicze<sup>12</sup>. Dalsze ograniczenia zakresu jej zastosowania związane były z wejściem w życie rozporządzeń unijnych dotyczących ochrony praw pasażerów. Pierwsze regulacje w tym zakresie dotyczyły przewozów lotniczych<sup>13</sup>, jednakże stopniowo ochroną tą obejmowano także pasażerów

---

<sup>8</sup> Odmienne uregulowania dotyczyły w szczególności przewozu kolejami. Por. np. rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 13 listopada 1985 r. w sprawie warunków przewozu przesyłek towarowych kolejną, Dz.U. 1985, nr 56, poz. 292.

<sup>9</sup> W. Górski, *Kształtowanie się nowego prawa...*, s. 41. Ocena ustawy jest jednak niejednoznaczna. Bardzo pozytywne są wypowiedzi np. M. Steca, wyd.cyt., s. 41-42.

<sup>10</sup> Ustawa z dnia 2 września 1994 r. o zmianie ustawy – Prawo przewozowe, Dz.U. nr 111, poz. 536.

<sup>11</sup> Por. np. K. Wesołowski w: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, wyd.cyt., s. 20.

<sup>12</sup> Zmiany dokonano ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Dz.U. nr 130, poz. 1112 z późn. zm., zwaną dalej ustawą Prawo lotnicze lub pr. lot.

<sup>13</sup> Najistotniejsze znaczenie mają następujące rozporządzenia: Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną, Dz.Urz. WE L 285 z 17.10.1997, s. 1, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 3, s. 489 z późn. zm.; Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w razie odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91, Dz.Urz. UE L 46 z 17.02.2004, s. 1, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 8, s. 10; Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2006 z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą, Dz.Urz. UE L 204 z 26.07.2006, s. 1.

rów korzystających z innych gałęzi transportu<sup>14</sup>. Do chwili obecnej unormowaniami objęto transport pasażerski kolejowy<sup>15</sup>, morski i wodny śródlądowy<sup>16</sup> oraz autobusowy i autokarowy<sup>17</sup>. Przedmiot i zakres stosowania poszczególnych rozporządzeń są zróżnicowane, a ich wejście w życie znacznie skomplikowało ustalenie przepisów regulujących konkretną umowę przewozu osób<sup>18</sup>.

W aktualnym stanie prawnym ustawa Prawo przewozowe jest więc tylko jednym z wielu aktów prawnych normujących umowę przewozu w transporcie krajowym. W szczególności przy przewozie osób w odniesieniu do każdej gałęzi transportu zastosowanie znajduje odmienny „zestaw” aktów prawnych. W odniesieniu do przewozu rzeczy ustawa Prawo przewozowe nadal odgrywa rolę wiodącą. Podstawowe wady ustawy dotyczą jednak właśnie regulacji umowy przewozu rzeczy.

### 3. Zasadnicze wady ustawy Prawo przewozowe

Uwagi wstępne. System gospodarki nakazowo-rozdzielczej istniejący w czasie uchwalania ustawy Prawo przewozowe wpłynął w zasadniczym stopniu na wiele rozwiązań w niej przyjętych. Rozwiązania te stały się nieadekwatne po zmianach w roku 1989. Konieczne były więc zmiany ustawy. W kolejnych nowelizacjach<sup>19</sup> m.in. w sposób bardziej ogólny określono, co może być przedmiotem regulaminów wydawanych przez przewoźników i odstąpiono od warunku zatwierdzania ich przez właściwego ministra; zrezygnowano z regulacji tzw. umów związanych z przewozem (np. spedycji, najmu pojazdu) oraz z formalnego i realnego charakteru umowy przewozu przesyłek towarowych. Ponadto uchylono przepisy zobowiązujące przewoźnika do sprawdzenia masy i liczby sztuk przesyłki przy przyjmowaniu jej do przewozu, przepisy szczegółowo regulujące terminy przewozu oraz określające tzw. kary pieniężne. Kierunek dokonywanych zmian należy uznać za słuszny. No-

---

<sup>14</sup> Na temat ochrony konsumenta na rynku usług transportowych por. np. J. Gospodarek, *Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 694, Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu nr 22, Szczecin 2011, s. 55 i nast.

<sup>15</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1371/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, Dz.Urz. UE L 315 z 3.12.2007, s. 14.

<sup>16</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, Dz.Urz. UE L 334 z 17.12.2010, s. 1.

<sup>17</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, Dz.Urz. UE L 55 z 28.02.2011, s. 1.

<sup>18</sup> Por. na ten temat np. D. Ambrożuk, *Rola Unii Europejskiej w kształtowaniu treści stosunków prawnoprzewozowych*, materiały z konferencji naukowej „Prawo przewozowe w transporcie lądowym krajowym i międzynarodowym”, Warszawa 2014.

<sup>19</sup> Najobszerniejsza nowelizacja dokonana została ustawą z dnia 2 września 1994 r., przywołaną w przypisie 10.

welizacje nierzadko jednak były pospieszne i przygotowane w sposób niedbały. Nie miały też charakteru kompleksowego. Ustawa, której projekt od samego początku był niestaranny<sup>20</sup>, po każdej kolejnej nowelizacji stawała się jeszcze mniej spójna i mniej zrozumiała. Dostosowanie ustawy do potrzeb nowego systemu społeczno-gospodarczego udało się więc jedynie połowicznie. Wiele rozwiązań przyjętych w ustawie razi swoim anachronizmem. Najistotniejsze wady ustawy przedstawione zostały poniżej.

Przepisy dotyczące zawarcia i wykonania umowy przewozu. Pierwotnie umowa przewozu rzeczy miała charakter realny – do jej zawarcia niezbędne było przyjęcie przez przewoźnika rzeczy i listu przewozowego (por. uchylony art. 47 ust. 1 pr. przew.). Mimo że od reguły tej trafnie odstąpiono, w ustawie nadal pozostały przepisy stanowiące po niej pozostałości. Przykładem takiego przepisu jest art. 47 ust. 2 pr. przew., zgodnie z którym „Osobę, która oddaje przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, uważa się za upoważnioną przez nadawcę do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu”. Przepis ten miał sens w czasie, gdy umowa przewozu poprzedzona była zawsze umową przedwstępną. Istnienie umowy przedwstępnej stanowiło zewnętrzny przejaw związku pomiędzy nadawcą a osobą oddającą przewoźnikowi przesyłkę do przewozu. Obecnie utrzymywanie tego przepisu jest bezzasadne<sup>21</sup>.

Za relikty czasów, w których umowa miała charakter realny, uznać należy także te przepisy, które przyznają zbyt duże znaczenie listowi przewozowemu. Dotyczy to np. art. 40 ust. 1 pr. przew. (deklaracja wartości przesyłki wyłącznie w liście przewozowym) czy art. 55 ust. 1 pr. przew. (zamieszczanie wyłącznie w liście przewozowym wskazówek co do postępowania w razie przeszkód w przewozie bądź wydaniu). Jednocześnie jednak w przepisie art. 51 ust. 1 pr. przew. ustawodawca nie uwzględnił w należyty sposób funkcji informacyjnej listu przewozowego, stanowiąc, że odbiorca przez przyjęcie przesyłki i listu przewozowego zobowiązuje się do zapłaty należności ciężących na przesyłce, niezależnie od tego, czy należności te zostały ujawnione w treści listu przewozowego. Wydaje się wprawdzie możliwa taka interpretacja tego przepisu, która prowadzi do wniosku o odpowiedzialności odbiorcy tylko za należności ujawnione w liście przewozowym, jednakże w literaturze przedstawiane są także opinie przeciwne<sup>22</sup>. Bez wątpienia regulacja jest więc niejasna, a jeśli przyjąć wykładnię, zgodnie z którą odbiorca ma obowiązek zapłaty należności nieujawnionych w liście przewozowym, trzeba ją też uznać za przyznającą przewoźnikowi nadmierne uprzywilejowanie.

Mniejsze jest praktyczne znaczenie wad dotyczących uregulowania zawarcia i wykonania umowy przewozu osób, tym bardziej że znaczna część tych wad jest korygowana przepisami rozporządzeń unijnych (oczywiście tylko w odniesieniu do

<sup>20</sup> Zwraca na to uwagę W. Górski, *Kształtowanie się nowego prawa...*, s. 38.

<sup>21</sup> Por. szerzej D. Dąbrowski w: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, wyd.cyt., s. 188-189.

<sup>22</sup> Por. na ten temat np. M. Stec, wyd.cyt., s. 240-241; T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 230-231; D. Dąbrowski w: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, wyd.cyt., s. 214-215.

tych przewozów, do których stosuje się rozporządzenia). Z istotniejszych uchybień zwrócić można uwagę na formalny i realny charakter umowy przewozu bagażu (art. 25 ust. 2 pr. przew.), który uznać trzeba za anachronizm<sup>23</sup>.

Przepisy dotyczące odpowiedzialności przewoźnika i dochodzenia roszczeń. Przepisy dotyczące odpowiedzialności przewoźnika oraz dochodzenia roszczeń, mające zasadnicze znaczenie dla umowy przewozu, nie uległy praktycznie zmianie od czasu uchwalenia ustawy Prawo przewozowe<sup>24</sup>. Tymczasem w znacznej mierze nie odpowiadają one współczesnym potrzebom obrotu gospodarczego. Do najważniejszych wad ustawy w tym zakresie należałoby zaliczyć rozwiązanie zawarte w art. 80 pr. przew., zawierające sztywne reguły obliczania wysokości odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki oraz za jej uszkodzenie<sup>25</sup>. W literaturze trafnie wskazano, jak zawodne mogą być przewidziane tym przepisem kryteria ustalania wysokości odszkodowania<sup>26</sup>. Konieczna jest zatem zmiana wskazanego przepisu i pozostawienie postanowienia, zgodnie z którym wartość przesyłki (i wysokość odszkodowania) ustala się według cen rynkowych obowiązujących w miejscu i czasie nadania do przewozu<sup>27</sup>. Jednocześnie też należy przeanalizować celowość wprowadzenia przepisów o kwotowym ograniczeniu odpowiedzialności przewoźnika. Instytucja ta jest jednym z elementów systemu równowagi interesów między przewoźnikiem i nadawcą (odbiorcą) i odrzucenie jej w ustawie Prawo przewozowe nie wydaje się uzasadnione<sup>28</sup>.

Istotną wadą regulacji jest także obligatoryjna reklamacja uregulowana w art. 75 pr. przew. O ile miała ona pewne racje w warunkach gospodarki nakazowo-rozdziałowej, o tyle w dzisiejszych czasach jest anachronizmem, który nie znajduje żadnego uzasadnienia<sup>29</sup>.

<sup>23</sup> Por. D. Ambrożuk w: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, wyd.cyt., s. 116.

<sup>24</sup> Znowelizowano dwa przepisy – art. 66 ust. 2 oraz art. 67, przy czym w odniesieniu do tego ostatniego przepisu nowelizacja miała jedynie charakter porządkujący. Ponadto na skutek wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 2 grudnia 2008 r. (Dz.U. nr 219, poz. 1408) stracił moc przepis art. 62 ust. 2 w części, w której uzależniał odpowiedzialność przewoźnika za szkodę wynikającą z opóźnienia przyjazdu lub odwołania regularnie kursującego środka transportowego od winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika.

<sup>25</sup> Wspomniany przepis nakazuje ustalać wysokość odszkodowania w pierwszej kolejności na podstawie ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy (art. 81 ust. 1 pkt 1 pr. przew.), a jeżeli nie ma możliwości ustalenia wysokości odszkodowania w ten sposób, bierze się pod uwagę cenę wynikającą z obowiązującego cennika (art. 81 ust. 1 pkt 2 pr. przew.) lub – dopiero w ostatniej kolejności – wartość rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania (art. 81 ust. 1 pkt 3 pr. przew.).

<sup>26</sup> Por. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2010, s. 157 i nast. oraz 272-273. Przykładem może być sytuacja, w której na fakturze dokumentującej sprzedaż towaru cena towaru została określona symboliczną kwotą ze względu na jednoczesne zawieranie między kontrahentami umowy o świadczenie usług.

<sup>27</sup> Por. D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania...*, s. 272.

<sup>28</sup> Tak D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania...*, s. 270-271. Odmienne jednak T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika...*, s. 383-384.

<sup>29</sup> Tak m.in. K. Wesołowski w: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, wyd.cyt., s. 351.

Do innych wad ustawy Prawo przewozowe w omawianym zakresie należy także zaliczyć m.in.:

- zbyt szerokie ujęcie przyczyny zwalniającej przewoźnika w postaci naturalnych właściwości towaru (art. 65 ust. 3 pkt 3 pr. przew.);
- utrzymywanie bardzo korzystnego dla przewoźnika domniemania dotyczącego braku ubytku w przesyłce, której masy i liczby sztuk przewoźnik nie sprawdził przy nadaniu (art. 66 ust. 1 pr. przew.), w sytuacji zniesienia obowiązku sprawdzenia przez przewoźnika tych danych;
- zbyt szerokie ujęcie domniemania braku szkody w przypadku przewozów w „pojemnikach transportowych” (art. 66 ust. 2 pr. przew.); początkowo domniemanie to dotyczyło wyłącznie kontenerów;
- sztywne reguły dokumentowania szkód w przesyłce (art. 74 pr. przew.), które nie uwzględniają współczesnego stanu techniki w zakresie utrwalania obrazu i dźwięku;
- uzależnienie legitymacji do dochodzenia roszczeń poza substancją przesyłki (art. 75 ust. 3 pkt. 2 lit. b pr. przew.) od prawa do rozporządzania przesyłką – powoduje to, że część szkód dotyczących nadawcę jako stronę umowy nie może być dochodzona wskutek braku formalnej legitymacji do dochodzenia roszczeń;
- unormowanie przedawnienia roszczeń pomiędzy przewoźnikami uczestniczącymi w jednym przewozie (art. 78 pr. przew.) bez uwzględnienia różnic pomiędzy przewozami wykonywanymi na zasadzie podwykonawstwa i przewozów, w których kolejni przewoźnicy stanowią stronę tej samej umowy.

#### 4. Możliwe kierunki zmian

Kodeks cywilny czy odrębny akt prawny (odrębne akty prawne)? Wskazane powyżej najistotniejsze wady ustawy Prawo przewozowe nie pozostawiają wątpliwości co do tego, że ustawa wymaga zmian. Nie wydaje się przy tym, by wystarczająca była kolejna nowelizacja. Prawie każdy przepis ustawy powinien zostać zmieniony lub przynajmniej poddany drobnym korektom. Nie oznacza to jednak, że zasadny byłby postulat uchwalenia zupełnie nowej ustawy. Wydaje się bowiem warte rozważenia, czy system prawa przewozowego potrzebuje odrębnej ustawy, czy też możliwe jest inne ukształtowanie tego systemu. Decyzja w tej sprawie wymagałaby m.in. pogłębionej analizy rozwiązań przyjętych w innych państwach. Rozważając, w jakim akcie prawnym należałoby uregulować umowę przewozu, można by brać pod uwagę co najmniej trzy rozwiązania:

- uchwalenie nowego aktu prawnego o zakresie regulacji zbliżonym do ustawy Prawo przewozowe;
- kompleksowe uregulowanie umowy przewozu w kodeksie cywilnym;
- uregulowanie umów przewozu dotyczących poszczególnych gałęzi przewozów w odrębnych aktach prawnych (np. w ustawach, które obecnie dotyczą kwestii administracyjnych związanych z przewozem).

Trzecie rozwiązanie byłoby bez wątpienia błędne, gdyż doprowadziłoby do dalszej dezintegracji systemu. Tendencję uchwalania aktów prawnych o charakterze kompleksowym, obejmujących zarówno normy o charakterze cywilnoprawnym, jak i administracyjnoprawnym poddano słusznej krytyce, wskazując, że opiera się ona na błędnym przekonaniu, iż w ten sposób można całościowo uregulować określony wycinek stosunków społecznych, tak jakby uchylona była konieczność stosowania do nich reguł ogólnych rządzących poszczególnymi gałęziami prawa<sup>30</sup>. Nawet jeśli by przyjąć, że należy wprowadzić odrębne regulacje umowy przewozu odnoszące się do poszczególnych gałęzi transportu, to powinny one znaleźć się w jednym akcie prawnym.

Spśród dwóch pierwszych opcji trafniejsza wydaje się druga, zakładająca uregulowanie umowy przewozu w kodeksie cywilnym. Kodeks cywilny, ze względu na swoją szczególną rolę w systemie prawnym, jest najwłaściwszym miejscem do unormowania umowy przewozu, które to unormowanie miałyby charakter zasadniczy (a nie – tak jak obecnie – subsydiarny). Uregulowanie umowy przewozu w kodeksie cywilnym byłoby zgodne z ideą zupełności kodyfikacji – objęciem regulacją kodeksu możliwie najszerszego zakresu stosunków cywilnoprawnych<sup>31</sup>. Nie ma istotnych przeszkód, by kodyfikacja objęła umowę przewozu. Umowa ta posiada wprawdzie pewną specyfikę, ale stosunkowo nieznaczną. Prawo przewozowe, jako dziedzina prawa cywilnego regulująca umowę przewozu, charakteryzuje się niewielkimi odrębnościami, zwłaszcza w porównaniu z takimi dziedzinami, jak np. prawo spółek czy prawo własności intelektualnej. W prawie przewozowym – inaczej niż w tych dziedzinach prawa – nie występują szczególne instytucje prawne czy prawa o nietypowym charakterze. Od strony technicznej włączenie przepisów dzisiejszej ustawy Prawo przewozowe do kodeksu cywilnego nie wiązałoby się z większymi trudnościami. Przepisy o charakterze administracyjnym – zwłaszcza z rozdziału 1 i (w mniejszym zakresie) rozdziału 2 ustawy należałoby „przenieść” do odpowiednich ustaw o charakterze administracyjnym regulujących poszczególne gałęzie transportu.

Za zawarciem w kodeksie cywilnym regulacji umowy przewozu o zasadniczym charakterze przemawiają także zasady prawidłowej legislacji, zgodnie z którą należy dążyć do redukcji liczby przepisów prawnych, co ułatwia zachowanie spójności systemu prawnego<sup>32</sup>. Tej zasady nie spełnia obecna regulacja. Wiele przepisów doty-

---

<sup>30</sup> Por. *Zielona Księga. Optymalna wizja Kodeksu cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej*, pod. red. Z. Radwańskiego, s. 85. Dokument dostępny na stronie [http://www.bip.ms.gov.pl/Data/Files/\\_public/bip/kkpc/zielona\\_księga.pdf](http://www.bip.ms.gov.pl/Data/Files/_public/bip/kkpc/zielona_księga.pdf) [dostęp 03.06.2014]. Patrz też L. Górnicki w: *System prawa prywatnego, tom 1, Prawo cywilne – część ogólna*, M. Safjan (red.), Warszawa 2007, s. 118.

<sup>31</sup> Por. M. Kępiński, M. Seweryński, A. Zieliński, *Rola kodyfikacji na przykładzie prawa prywatnego w procesie legislacyjnym*, „Przegląd Legislacyjny” 2006, nr 1, s. 95.

<sup>32</sup> Por. postanowienie § 4 ust. 1 Zasad Techniki Prawodawczej stanowiących załącznik do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”, Dz.U. nr 100, poz. 908.

czących umowy przewozu zawartych w kodeksie cywilnym oraz w ustawie Prawo przewozowe się powtarza. Subsydiarne stosowanie przepisów kodeksu cywilnego do stosunków prawnych podlegających ustawie Prawo przewozowe napotyka natomiast pewne problemy. Nie zawsze bowiem proste jest ustalenie, czy i w jakim zakresie przepisy te należy stosować<sup>33</sup>. Pozostawienie jedynie regulacji umowy przewozu w kodeksie cywilnym, oczywiście rozbudowanej i zmienionej, usunęłoby istniejące wątpliwości.

Zakres regulacji – które gałęzie transportu powinny zostać objęte regulacją? Niezależnie od rozstrzygnięcia, czy umowa przewozu miałaby być uregulowana w kodeksie cywilnym, czy też w odrębnym akcie prawnym, konieczne jest ustalenie zakresu regulacji – które gałęzie transportu powinny zostać objęte taką regulacją? Poza dyskusją jest wyłączenie transportu morskiego. Wątpliwości budzi natomiast transport lotniczy i transport śródlądowy.

Umowa przewozu w krajowym transporcie lotniczym osób regulowana jest obecnie głównie przepisami rozporządzeń unijnych<sup>34</sup>. Zakres normowania tych rozporządzeń jest stosunkowo szeroki, jednak nie obejmuje wszystkich zagadnień związanych z zawarciem i wykonaniem umowy. Do kwestii nieuregulowanych w rozporządzeniach zastosowanie znajdują więc jedynie szczątkowe regulacje kodeksu cywilnego o umowie przewozu osób<sup>35</sup>. Przepis art. 205 ust. 4 pr. lot. przyznaje wprawdzie ministrowi właściwemu do spraw transportu upoważnienie do wydania rozporządzenia, na mocy którego postanowienia umów międzynarodowych miałyby być stosowane m.in. do przewozów lotniczych krajowych (osób i rzeczy), jednak minister z upoważnienia tego nie skorzystał. W odniesieniu do przewozu rzeczy do odpowiedzialności przewoźnika zastosowanie znajdują przepisy konwencji montrealskiej<sup>36</sup> (art. 208 ust. 2 pr. lot.), natomiast w pozostałym zakresie umowa przewozu rzeczy regulowana jest przepisami kodeksu cywilnego. Utrzymanie aktualnej regulacji umowy przewozu lotniczego przyznającej ministrowi uprawnienia do decydowania – w drodze rozporządzenia – o reżimie prawnym tej umowy wydaje się niewłaściwe. Znaczenie stosunków cywilnoprawnych jest na tyle istotne, że nie powinny być one regulowane aktami o charakterze podustawowym. To ustawodawca powinien zatem podjąć decyzję, czy rozszerzyć stosowanie postanowień konwencji montrealskiej także do lotniczych przewozów krajowych, czy też utrzymać istniejący obecnie stan prawny, w którym umowa krajowego przewozu lotniczego

<sup>33</sup> Por. na ten temat np. M. Stec, *wyd.cyt.*, s. 34 i nast.

<sup>34</sup> Por. wyżej przypis 13. Zgodnie z art. 208 ust. 2 pr. lot. do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie krajowym stosuje się postanowienia odpowiednich umów międzynarodowych. Ze względu na obowiązywanie rozporządzeń unijnych przepis ten nie ma jednak zastosowania do przewozu pasażerów.

<sup>35</sup> Por. T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika...*, s. 28. Odmiennie M. Stec, *wyd.cyt.*, s. 37, którego zdaniem do przewozów lotniczych zastosowanie znajduje ustawa Prawo przewozowe.

<sup>36</sup> Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., *Dz.U.* 2007, nr 37, poz. 235.

częściowo regulowana jest konwencją montrealską, częściowo przepisami kodeksu cywilnego, a w przewozie osób – dodatkowo także postanowieniami rozporządzeń unijnych. Mając na względzie przejrzystość regulacji, zasadne byłoby objęcie lotniczych przewozów krajowych w całości regulacją konwencji montrealskiej (co oczywiście nie mogłoby naruszać stosowania rozporządzeń unijnych).

Nowa regulacja prawa przewozowego powinna obejmować także umowę przewozu osób drogą wodną śródlądową<sup>37</sup>. W odniesieniu do przewozu rzeczy tą drogą należałoby rozważyć ratyfikację konwencji budapeszteńskiej<sup>38</sup> i objęcie zakresem jej zastosowania także przewozów krajowych, zgodnie z art. 31 tej konwencji. Konwencja budapeszteńska jest bowiem aktem prawnym nowoczesnym, pozytywnie ocenianym w doktrynie, a jej regulacja odpowiada także potrzebom przewozów krajowych<sup>39</sup>.

Częściowa unifikacja, czy odrębna regulacja każdej z gałęzi transportu? Ustawodawca musi rozważyć także, czy uregulować umowę przewozu jednolicie, w odniesieniu do wszystkich gałęzi transportu, czy też odrębnie dla każdej z tych gałęzi. W odniesieniu do przewozu osób prawidłową opcją wydaje się jedna regulacja. Należałoby stworzyć przepisy o charakterze dość ogólnym, które mogłyby mieć zastosowanie do wszystkich gałęzi transportu. Ze względu na obowiązywanie rozporządzeń unijnych odnoszących się do poszczególnych gałęzi transportu reżim prawny umów przewozu osób poszczególnymi środkami transportu byłby i tak zróżnicowany. Pełne ujednoczenie tego reżimu nie jest obecnie możliwe.

Unifikacja wydaje się też uzasadniona w odniesieniu do umowy przewozu rzeczy, zwłaszcza w sytuacji, gdyby umowę przewozu lotniczego poddać reżimowi konwencji montrealskiej, a umowę przewozu drogą wodną śródlądową – reżimowi konwencji budapeszteńskiej. Ujednoczenie dotyczyłoby więc dwóch podstawowych gałęzi transportu – drogowego i kolejowego. Unifikacja nie powinna być jednak aksjomatem – w razie uznania, że różnice między tymi gałęziami transportu wymagają odmiennych rozwiązań, rozwiązania takie powinny być wprowadzone. Rozważenia wymagałoby także, czy zamiast dokonywać unifikacji poszczególnych gałęzi transportu, nie lepiej byłoby dokonać unifikacji przepisów krajowych i międzynarodowych w ramach poszczególnych gałęzi poprzez poddanie krajowych przewozów drogowych przepisom wzorowanym na konwencji CMR<sup>40</sup>, a przewo-

---

<sup>37</sup> Do umów takich znajdują obecnie zastosowanie przepisy ustawy Prawo przewozowe oraz rozporządzenia 1177/2010, wskazanego w przypisie 16.

<sup>38</sup> Konwencja budapeszteńska w sprawie umowy przewozu ładunków żeglugą śródlądową (CMNI) sporządzona w Budapeszcie dnia 22 czerwca 2001 r.

<sup>39</sup> Por. na ten temat M. Rusak, K. Wesołowski, E. Załoga, *Uwarunkowania wdrożenia w Polsce postanowień Konwencji budapeszteńskiej w sprawie przewozu ładunków w żegludze śródlądowej*, Szczecin 2003 (niepubl.).

<sup>40</sup> Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r., Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238 z późn. zm.



zów kolejowych – na konwencji RU/CIM<sup>41</sup>. Bez wątpienia zagadnienia te wymagają dalszych badań.

## 5. Zakończenie

Stan krajowego prawa przewozowego należy uznać za co najmniej niezadowolający. W odniesieniu do przewozu osób sytuację w pewnym zakresie ratuje obowiązujące rozporządzeń unijnych. Postanowienia tych rozporządzeń uwzględniają aktualną specyfikę przewozów w poszczególnych gałęziach transportu i zapewniają znaczny poziom ochrony pasażera. Zakres zastosowania rozporządzeń nie jest jednak pełny – nie dotyczą one wszystkich rodzajów przewozów. Ponadto, poza Rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007 dotyczącym transportu kolejowego<sup>42</sup>, regulują one głównie kwestie dotyczące odpowiedzialności przewoźnika. Kwestie te mają zasadnicze znaczenie, jednak nie wyczerpują problemów związanych z umową przewozu.

Przewóz krajowy rzeczy regulowany jest głównie przepisami ustawy prawa przewozowego – w znacznej mierze wadliwymi, archaicznymi, nieodpowiadającymi obecnym potrzebom dynamicznie zmieniającego się rynku transportowego. Potrzeba zmian w tym zakresie jest niezaprzeczalna. Wydaje się przy tym, że utrzymanie odrębnego aktu prawnego regulującego umowę przewozu nie jest konieczne. Właściwym miejscem dla jej pełnego uregulowania jest kodeks cywilny. Zważywszy na potrzebę dogłębnych badań na tym temacie, uwzględniających rozwiązania przyjęte w państwach obcych, można przypuszczać, że będzie to już nowy kodeks cywilny<sup>43</sup>.

## Literatura

Ambrożuk D., *Rola Unii Europejskiej w kształtowaniu treści stosunków prawnoprzewozowych*, materiały z konferencji naukowej „Prawo przewozowe w transporcie lądowym krajowym i międzynarodowym”, Warszawa 2014.

Ambrożuk D., *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2010.

---

<sup>41</sup> Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. 1985, nr 34, poz. 158) zmieniona Protokołem sporządzonym w Wilnie dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. 2007, nr 100, poz. 674).

<sup>42</sup> Por. przypis 15. Rozporządzenie to ma jednak w Polsce stosunkowo ograniczony zakres zastosowania. Por. na ten temat K. Wesołowski w: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, wyd.cyt., s. 30-33.

<sup>43</sup> W literaturze wyrażono jednak zachowawczy pogląd, zgodnie z którym w nowym kodeksie cywilnym należałoby jedynie stworzyć lepszą niż obecnie korelację między umową o przewóz towarów według kodeksu cywilnego i prawa przewozowego. Tak W.J. Katner, *Umowy handlowe w przyszłym kodeksie cywilnym*, [w:] *Institucje prawa handlowego w przyszłym kodeksie cywilnym*, T. Mróz, M. Stec (red.), Warszawa 2012, s. 322.

- Ambrożuk D., Dąbrowski D., Wesołowski K., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2014.
- Braś W., *Unifikacja prawa przewozowego jednym z warunków stworzenia jednolitego systemu transportowego*, „Przegląd Komunikacyjny” 1969, nr 6.
- Gospodarek J., *Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 694, Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu nr 22, Szczecin 2011.
- Górski W., *Kształtowanie się nowego prawa przewozowego*, „Studia Iuridica Maritima” 1991, nr 3.
- Górski W., *Przewóz ładunków w żegludze śródlądowej w świetle przepisów ustawy: Prawo przewozowe*, „Studia Iuridica Maritima” 1988, nr 1.
- Górski W., *Zasięg unifikacji prawa przewozowego*, Acta Universitatis Nicolai Copernici. Prawo XXVIII, UMK, Toruń 1990.
- Katner W.J., *Umowy handlowe w przyszłym kodeksie cywilnym*, [w:] *Instytucje prawa handlowego w przyszłym kodeksie cywilnym*, T. Mróz, M. Stec (red.), Warszawa 2012.
- Kępiński M., Seweryński M., Zieliński A., *Rola kodyfikacji na przykładzie prawa prywatnego w procesie legislacyjnym*, „Przegląd Legislacyjny” 2006, nr 1.
- Kolarski A., *Z dyskusji nad projektem ustawy Prawo przewozowe*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 1984, nr 4.
- Radwański Z. (red.), *Zielona Księga. Optymalna wizja Kodeksu cywilnego w Rzeczypospolitej*, [http://www.bip.ms.gov.pl/Data/Files/\\_public/bip/kkpc/zielona\\_ksiega.pdf](http://www.bip.ms.gov.pl/Data/Files/_public/bip/kkpc/zielona_ksiega.pdf).
- Rusak M., Wesołowski K., Załoga E., *Uwarunkowania wdrożenia w Polsce postanowień Konwencji budapesztańskiej w sprawie przewozu ładunków w żegludze śródlądowej*, Szczecin 2003 (niepubl.).
- Stec M., *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005.
- Szancilo T., *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013.
- Szancilo T., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008.

## THE NEED FOR CHANGE IN THE DOMESTIC TRANSPORT LAW

**Summary:** The aim of this paper is to assess the Transport Law Act and to present its main drawbacks. The author takes a position that the act can no longer function as an act of fundamental importance to the system of the domestic transport law and should be repealed. The system of the domestic transport law should be recreated. The author presents some preliminary options of possible solutions opting for a comprehensive regulation of the contract of carriage in the Civil Code. The regulation of the Civil Code should be universally applicable to the carriage of passengers in all modes of transport. In relation to the contract of carriage of goods the provisions of the Civil Code should refer to the domestic road and rail transport. Domestic air and inland waterways transport would be subject to the regime of the relevant international conventions.

**Keywords:** transport law, civil code, contract of carriage, carriage of passengers, carriage of goods.