

PRAWO PRZEWOZOWE Naruszenie zasad prawa cywilnego zostanie zaskarżona do Trybunału Konstytucyjnego

Przewoźnik powinien ponosić odpowiedzialność

Wiele osób napotyka trudności związane z uzyskaniem odszkodowania za szkody poniesione w wyniku opóźnień w kursowaniu pociągów. Pasażer zawiera przecież z przewoźnikiem umowę, a więc odpowiedzialność kontraktowa jest naturalnym skutkiem jej naruszenia.

Próbuję zwrócić uwagę na istotny problem prawny, który powinien stać się przedmiotem zainteresowania Trybunału Konstytucyjnego.

Reguły odpowiedzialności

Zacznijmy od przypomnienia zasad ogólnych. Reguły odpowiedzialności kontraktowej zawarte w polskim prawie cywilnym są bardzo proste. Niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania - o ile nie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik nie ponosi odpowiedzialności - pociąga za sobą obowiązek naprawienia szkody, a nadto, o ile nic innego nie wynika z przepisów ustawy albo z umowy, dłużnik jest odpowiedzialny za niezachowanie należytej staranności.

W świetle art. 355 kodeksu cywilnego przez należyłą staranność należy rozumieć staranność wymaganą w stosunkach danego rodzaju, natomiast jeżeli dłużnik prowadzi działalność gospodarczą - jak ma to miejsce w przypadku PKP - uwzględnia się jego profesjonalizm. Doktryna prawa cywilnego przyjmuje ponadto, że niezachowanie należytej staranności wiąże się z winą - umyślną czy nieumyślną - dłużnika.

Przywołuję te ogólne zasady zawarte w prawie cywilnym, by tym dobitniej pokazać specyfikę uregulowania szczególnego, dotyczącego niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób z ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe. Wprawdzie w myśl art. 62 ust. 1 tej ustawy przewoźnik odpowiada za szkodę, jaką podróżny poniósł wskutek przedwczesnego odjazdu środka transportu, tu zatem stosowałyby się przytoczone wyżej zasady ogólne. Jednak na podstawie art. 62 ust. 2 w najbardziej typowych - i najbardziej szkodliwych z punktu widzenia podróżnych - sytuacjach, tzn. gdy regularnie kursujący pociąg przyjeżdża spóźniony lub nie przyjeżdża w ogóle, przesłanką odpowiedzialności przewoźnika nie jest już wszelka wina, lecz tylko wina umyślna lub rażące niedbalstwo.

Ciężar dowodu

Co więcej, poszkodowany podróżny znajduje się w dość kłopotliwej sytuacji, gdyż to na niego ustawodawca przerzuca ciężar dowodu: musi wykazać nie tylko własną szkodę, a więc uszczerbek materialny, jaki poniósł, ale także związek przyczynowy między opóźnieniem a szkodą, oraz winę przewoźnika.

Taki stan prawny jest kuriozalny, ale nade wszystko wydaje się niezgodny z konstytucją. Zwłaszcza że konsument, a więc podmiot słabszy, pozbawiony możliwości negocjowania warunków transportu, staje naprzeciw profesjonalisty, jakim jest przewoźnik. Warto

przypomnieć, że na prawodawcy ciąży konstytucyjny, wynikający z art. 76 ustawy zasadniczej, obowiązek ochrony konsumentów przed działaniami zagrażającymi ich zdrowiu, prywatności, bezpieczeństwu oraz przed nieuczciwymi praktykami rynkowymi. Konieczność dbania o to, by ustawy spełniały ów standard Trybunał Konstytucyjny podkreślał w swoim orzecznictwie.

Wina przewoźnika

Zwróćmy uwagę na inny jeszcze aspekt potencjalnej niekonstytucyjności zawartej w prawie przewozowym. Roszczenie poszkodowanego wobec przewoźnika ma niewątpliwie charakter majątkowy - jest prawem majątkowym. Tymczasem Konstytucja RP w art. 64 stwierdza, że każdy ma prawo do praw majątkowych, oraz że ochrona tych praw jest równa dla wszystkich. Ogólne zasady odpowiedzialności kontraktowej, o których mowa była wyżej, realizują ten standard. Dłużnik ponosi odpowiedzialność za wszelką winę, co jest oczywiste, gdyż to on, a nie poszkodowany wierzyciel, zna wszystkie okoliczności, w jakich doszło do powstania szkody. Tymczasem prawo przewozowe - jak wskazano - znacznie ten standard obniża. Skutkiem jest to, że dochodzenie roszczeń podróźnych staje się iluzoryczne, skąd bowiem mieliby posiadać wiedzę na temat przyczyn - a tym samym stopnia winy przewoźnika - opóźnienia lub odwołania regularnego kursu. Jest niewątpliwie paradoksem, że gdyby postanowienie takie, jak zawarte w prawie przewozowym, znalazło się w umowie, zostałyby ono niewątpliwie uznane za niedozwolone.

Co uzasadnia tak daleko idące ograniczenie ochrony naszych praw majątkowych, gdy znajdujemy się w sytuacji poszkodowanych podróźnych? Trudno wyobrazić sobie, by ograniczenie takie było uzasadnione koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego, ochroną środowiska, zdrowia czy moralności publicznej, a są to przesłanki dopuszczalności ograniczeń naszych praw wymienione zarówno w konstytucji, jak i w Europejskiej Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności.

Wzmocnić ochronę klienta

Jeśli jakakolwiek modyfikacja ogólnych, wynikających z prawa cywilnego reguł odpowiedzialności kontraktowej mogłaby mieć miejsce, to tylko taka, która wzmocniałaby ochronę podróźnego konsumenta w stosunku do zawodowego przewoźnika. I nie chodzi tu bynajmniej o przyznawanie podróźnym przywilejów, lecz o wynikające z elementarnej sprawiedliwości wyrównywanie szans podmiotów, które uczestniczą w obrocie rynkowym. Współczesny prawodawca, walcząc z monopolami i nieuczciwą konkurencją jest tego coraz bardziej świadomy. Byłoby dobrze, gdyby również w przypadku Prawa przewozowego odstępiono od regulacji, której praktykowanie przypomina tyleż zabawne, co straszne sytuacje, jakie wielu z nas pamięta z PRL-u. Tam butny sprzedawca czy usługodawca miał zawsze rację.

DR JANUSZ KOCHANOWSKI

rzecznik praw obywatelskich