

*DANIEL DĄBROWSKI\**

## **USTALANIE WYSOKOŚCI WYNAGRODZENIA PRZEWOŹNIKA PRZY DROGOWYCH PRZEWOZACH ŁADUNKÓW MASOWYCH W ŚWIETLE USTAWY PRAWO PRZEWOZOWE**

Celem artykułu jest przedstawienie zasad dotyczących ustalania wysokości wynagrodzenia przewoźnika w świetle ustawy Prawo przewozowe. Autor opisuje ogólne zasady określania wysokości wynagrodzenia przewoźnika, zwracając uwagę na rolę taryf wydawanych przez przewoźników.

Zasadnicza część artykułu dotyczy szczególnych reguł odnoszących się do ustalania wynagrodzenia przewoźnika przy przewozach ładunków masowych. Zgodnie z art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego niedopuszczalne jest uzależnianie przez nadawcę wynagrodzenia za przewóz ładunków masowych od masy lub objętości przesyłki. Autor podejmuje próbę racjonalnej wykładni tego przepisu, wskazując, że w takim wypadku wynagrodzenie przewoźnika powinno być ustalone na podstawie ładowności środka transportowego, niezależnie od tego, czy środek ten został załadowany w całości, czy też nie.

**Słowa kluczowe:** umowa przewozu, przewoźne, przewóz ładunków masowych, przewóz drogowy, prawo przewozowe

### **Wprowadzenie**

Celem artykułu jest przedstawienie zasad ustalania wysokości wynagrodzenia przewoźnika drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem przypadku przewozu ładunków masowych. Oprócz zaprezentowania ogólnych reguł w tym zakresie, zwrócono uwagę na konsekwencje obowiązywania przepisu art. 55a ust. 1 pkt 5

---

\* Daniel Dąbrowski, dr, Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, e-mail: daniel.dabrowski@wzieu.pl.

Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe<sup>1</sup>, zgodnie z którym w przypadku drogowego przewozu drewna, ładunków sypkich lub innych ładunków masowych wysokość wynagrodzenia przewoźnika nie może być uzależniana od masy lub objętości przesyłki towarowej. W opracowaniu podjęto próbę rozstrzygnięcia wątpliwości związanych z wykładnią tego przepisu. Dokonano także oceny, czy przepis pozwala osiągnąć cel, który legł u podstaw jego wprowadzenia.

## Ogólne zasady ustalania wysokości wynagrodzenia przewoźnika

Określenie wynagrodzenia przewoźnika zalicza się do elementów przedmiotowo istotnych umowy przewozu (*essentialia negotii*)<sup>2</sup>. Wynika to z brzmienia art. 774 Kodeksu cywilnego, zgodnie z którym: „Przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia **za wynagrodzeniem** osób lub rzeczy” (podkr. – D.D.). Dla zawarcia ważnej umowy przewozu niezbędne jest zatem określenie przez jej strony wysokości wynagrodzenia przewoźnika.

Ogólnie rzecz ujmując, możliwe są dwa sposoby określania wysokości wynagrodzenia przewoźnika (zwanego w prawie przewozowym przewoźnym, a na gruncie Konwencji CMR<sup>3</sup> – frachtem)<sup>4</sup>. Sposób pierwszy polega na bezpośrednim uzgodnieniu przez nadawcę i przewoźnika (przez złożenie i przyjęcie oferty lub w drodze negocjacji) ryczałtowej kwoty za umówiony przewóz lub podstaw do uzgodnienia takiej kwoty. Strony biorą wówczas pod uwagę w szczególności trasę przewozu, rodzaj oraz masę lub objętość przesyłki, termin przewozu, rodzaj zastosowanego środka transportowego itp. Drugi sposób polega na odwołaniu się do wydawanych przez przewoźnika taryf przewozowych. Pojęcie to nie ma swojej definicji w przepisach ustawowych. W literaturze definiuje się taryfę przewozową jako zbiór stawek kwotowych umożliwiających wyliczenie wynagrodzenia przewoźnika przy uwzględnieniu różnorodnych kryteriów, ta-

<sup>1</sup> T.j. Dz.U. 2012, poz. 1173 z późn. zm. Ustawa jest dalej określana jako prawo przewozowe.

<sup>2</sup> Por. np. W. Górski, *Umowa przewozu*, Wydawnictwa Prawnicze, Warszawa 1983, s. 44; M. Stec, w: *System prawa prywatnego. Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. J. Rajski, C.H. Beck, Warszawa 2011, t. 7, s. 829; tenże, *Umowa przewozu w transporcie drogowym*, Zakamycze, Kraków 2005, s. 79.

<sup>3</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.

<sup>4</sup> Na te dwa sposoby zwraca uwagę m.in. M. Stec, *Umowa przewozu...*, s. 81 i n.

kich jak na przykład odległość, masa lub objętość przesyłki, termin przewozu<sup>5</sup>. Prawo przewozowe przewiduje obowiązek podawania do publicznej wiadomości informacji o wydawanych przez przewoźników taryfach (art. 11 ust. 1 prawa przewozowego). W taryfach przewoźnik powinien określić między innymi rodzaje przesyłek w zależności od masy lub objętości oraz ze względu na termin przewozu (art. 35 ust. 2 prawa przewozowego). Do zastosowania taryfy dla określonej umowy wystarczy odwołanie się do niej przez strony, czy to wyraźnie, czy to w sposób dorozumiany.

Stosowanie typowych taryf przewozowych w przewozach towarów jest powszechne zwłaszcza przy przewozach kolejowych<sup>6</sup> oraz lotniczych. Wydaje się natomiast rzadkie w odniesieniu do przewozów drogowych. W przypadku tego typu przewozów nadawca i przewoźnik bądź to ustalają ryczałtową wysokość wynagrodzenia przewoźnika w odniesieniu do konkretnego przewozu, bądź to (zwłaszcza jeżeli pozostają ze sobą w stałych stosunkach) ustalają „wewnętrzną” taryfę obowiązującą w stosunkach między nimi. Jeśli zastosowano tę ostatnią metodę, poszczególne przewozy zlecane przez nadawcę i wykonywane przez przewoźnika są wynagradzane zgodnie z przyjętymi przez strony uzgodnieniami.

W kontekście tych rozważań nie do końca jasne jest znaczenie przepisu art. 46 ust. 2 prawa przewozowego. Zgodnie z nim: „Przewoźne oblicza się według odległości najkrótszej dostępnej drogi przewozu, a jeżeli uwzględniono żądanie nadawcy co do drogi dłuższej albo zaszła konieczność przewozu drogą dłuższą ze względu na właściwości przesyłki – według rzeczywistej drogi przewozu”. Należy przyjąć, że przepis ten odnosi się wyłącznie do sytuacji, w której strony nie ustaliły ryczałtowej wysokości wynagrodzenia przewoźnika, ale postanowiły, że będzie ono ustalane przy uwzględnieniu liczby przejechanych kilometrów. Uzasadnieniem przepisu jest w takim wypadku ochrona podmiotu płacącego wynagrodzenie (nadawcy lub odbiorcy) przed ponoszeniem konsekwencji nieuzasadnionego wydłużenia trasy przewozu przez przewoźnika. Nadawca (odbiorca) jest zobowiązany do zapłaty wynagrodzenia obliczonego według najkrótszej drogi nawet wtedy, gdy przewoźnik (zgodnie ze swoim uprawnieniem wynikającym z art. 46 ust. 1 prawa przewozowego) wybrał inną drogę.

<sup>5</sup> Tak M. Stec, *Umowa przewozu...*, s. 84. W prawie przewozowym oprócz pojęcia „taryfa” pojawia się także termin „cennik”, przy czym ustawa nie wskazuje różnic między tymi pojęciami (por. art. 11 ust. 1 oraz art. 35 ust. 2 prawa przewozowego).

<sup>6</sup> Por. np. Taryfę towarową PKP Cargo dostępną na stronie <http://www.pkp-cargo.pl/pl/clients/453/49/Taryfy.html> (dostęp: 23.11.2013).

Omawiany przepis jest prosty do stosowania w transporcie kolejowym, w którym regułą jest odwoływanie się do tak zwanej odległości taryfowej ujętej w wykazie odległości taryfowych ustalanych przez przewoźnika<sup>7</sup>. W transporcie drogowym ustalenie najkrótszej dostępnej trasy może być trudniejsze ze względu na wielość wariantów dotarcia do miejsca przeznaczenia oraz zróżnicowaną jakość dróg. Trudno wymagać od przewoźnika, by korzystał z formalnie najkrótszych dróg lokalnych, jeżeli skorzystanie z dłuższej drogi krajowej pozwoli na znacznie szybsze wykonanie przewozu, przy mniejszym zużyciu paliwa i związanych z tym niższych kosztach. Mimo to, jeżeli strony nie umówią się inaczej, wynagrodzenie zostanie w takim wypadku obliczone według drogi najkrótszej. Trzeba jednak podkreślić, że przepis art. 46 ust. 2 prawa przewozowego ma charakter względnie obowiązujący. W ramach swobody umów strony mogą zatem określić wykaz odległości taryfowych mających zastosowanie do obliczania wynagrodzenia, które nie będą wcale odległościami najkrótszymi i które znajdą zastosowanie niezależnie od rzeczywistej drogi przewozu. Strony mogą także odwołać się do innego sposobu ustalania odległości, w szczególności do odpowiednich aplikacji komputerowych ustalających trasy dojazdu według zadanych kryteriów, w tym także rodzaju trasy (optymalna, najszybsza itp.).

Zasada obliczania wynagrodzenia przewoźnika według najkrótszej dostępnej drogi przewozu nie znajduje także zastosowania, jeżeli strony uzgodniły w umowie inną drogę przewozu. W opinii autora odnosi się to także do sytuacji, w której już po zawarciu umowy nadawca jednostronnie polecił przewoźnikowi dokonanie przewozu inną drogą na podstawie art. 46 ust. 1 prawa przewozowego, a przewoźnik żądanie to uwzględnił. Omawiana zasada nie jest też stosowana w sytuacji, w której zaszła konieczność przewozu drogą dłuższą ze względu na właściwości przesyłki. W literaturze trafnie wskazuje się, że ten wyjątek jest w istocie niepotrzebny. Skoro bowiem ze względu na właściwości przesyłki konieczne było zastosowanie dłuższej drogi, to droga ta musi być uznana za najkrótszą drogę dostępną<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Przepis art. 46 ust. 2 prawa przewozowego wzorowany był na przepisie art. 30 ust. 2 Dekretu z dnia 24 grudnia 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz.U. 1953, nr 4, poz. 7). Brakuje odpowiednika tego przepisu w Kodeksie cywilnym, którego przepisy znajdowały zastosowanie do przewozów drogowych przed wejściem w życie prawa przewozowego.

<sup>8</sup> Tak W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe – komentarz*, Wydawnictwa Prawnicze, Warszawa 1990, s. 159 i n.

Omówione zasady ustalania wynagrodzenia przewoźnika znajdują zastosowanie także w drogowych przewozach międzynarodowych, jako że Konwencja CMR nie zawiera przepisów w tym zakresie.

## **Ograniczenie swobody stron w ustalaniu wysokości wynagrodzenia przewoźnika przy drogowych przewozach drewna, ładunków sypkich i innych ładunków masowych**

### **Geneza przepisu art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego**

Artykuł 55a został dodany do ustawy Prawo przewozowe Ustawą z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>9</sup>. Zgodnie z nim: „Zabrania się nadawcy:

1. zlecenia przewozu kabotażowego przewoźnikowi nieposiadającemu odpowiedniego zezwolenia na taki przewóz lub wykonującemu przewóz kabotażowy niezgodnie z warunkami takiego przewozu;
2. zlecenia przewozu drogowego przesyłki towarowej pojazdem nienormalnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz;
3. określania warunków drogowego przewozu przesyłki towarowej, których realizacja mogłaby spowodować naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych, przepisów określających warunki pracy kierowców, przepisów ruchu drogowego lub przepisów o drogach publicznych;
4. umieszczania w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym;
5. uzależniania wysokości przewoźnego od masy lub objętości przesyłki towarowej – w przypadku drogowego przewozu drewna, ładunków sypkich lub innych ładunków masowych”.

W uzasadnieniu projektu ustawy z 16 września 2011 r. następująco motywowano dodanie do prawa przewozowego omawianego artykułu: „Wskazane wyżej zakazy, adresowane do nadawcy, odbiorcy, organizatora transportu i podmiotu wykonującego pośrednictwo w zakresie przewozu drogowego rzeczy, w połączeniu z administracyjną odpowiedzialnością tych podmiotów określoną w nowelizowanych przepisach ustawy o transporcie drogowym, pozwolą na zmianę obecnej sytuacji, w której przewoźnik stanowiący najsłabsze finansowo

<sup>9</sup> Dz.U. 2011, nr 244, poz. 1454.

ogniwo łańcucha transportowo-logistycznego zmuszany jest przez te podmioty do naruszania obowiązującego prawa”. W pierwotnej wersji projektu artykuł 55a zawierał jedynie punkty od 1 do 4. Dopiero po pracach w podkomisji dodano punkt 5 dotyczący uzależniania wysokości przewoźnego od masy lub objętości przesyłki towarowej.

Zmiana prawa przewozowego dokonana ustawą z 16 września 2011 r. spotkała się z trafną krytyką doktryny. Wskazano w szczególności, iż akt ten zawiera regulacje o charakterze administracyjnoprawnym, przez co nie jest spójny z pozostałymi przepisami prawa przewozowego, które dotyczą cywilnoprawnych aspektów przewozu<sup>10</sup>. Ponadto dodane przepisy dotyczą wyłącznie transportu drogowego, podczas gdy zasadniczą ideą prawa przewozowego było jednolite uregulowanie przewozu we wszystkich gałęziach transportu<sup>11</sup>.

### **Wykładnia przepisu art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego**

Przystępując do wykładni przepisu art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego, przede wszystkim należy rozważyć, z jakich powodów adresatem zakazu wyrażonego w tym przepisie jest nadawca (oraz inne podmioty, o których mowa w art. 55a ust. 2). Postanowienie dotyczące wysokości wynagrodzenia przewoźnika, jako *essentialia negotii* umowy przewozu, jest bowiem ustalane przez obie strony – nadawcę i przewoźnika. Nadawca nie może więc uzależniać wysokości tego wynagrodzenia od jakichkolwiek czynników, gdyż wysokość ta jest efektem porozumienia stron. W literaturze wyrażony został pogląd, że omawiany przepis zabrania jedynie nadawcy występowania z inicjatywą uzależnienia wynagrodzenia przewoźnika od masy lub objętości przesyłki, natomiast dopuszcza ustalenie wynagrodzenia w ten sposób z inicjatywy przewoźnika<sup>12</sup>. Stanowisko to nie wydaje się właściwe. Po pierwsze, ustawodawca używa w art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego neutralnego wyrażenia „uzależnianie” wysokości przewoźnego. Ewidentnie odnosi się zatem do umowy przewozu i jej postanowień. Gdyby intencją ustawodawcy był zakaz nadużywania silniejszej pozycji przez nadawcę, użyłby sformułowania nacechowanego aksjologicznie, takiego jak na przykład

<sup>10</sup> Tak A. Jaworski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, LexisNexis Polska, Warszawa 2012, s. 111.

<sup>11</sup> Zwracają na to uwagę P. Judek, *Sejm popsul prawo przewozowe*, „Rzeczpospolita” z 19.12.2011, <http://www.rp.pl/artukul/775117.html?p=2> (dostęp: 23.11.2013); A. Jaworski, *Prawo przewozowe...*, s. 111. Na temat unifikacyjnych założeń prawa przewozowego patrz np. W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe...*, s. 19 i n.

<sup>12</sup> Takie stanowisko zajmuje A. Jaworski, *Prawo przewozowe...*, s. 113.

„narzucanie” (postanowień umowy dotyczących wynagrodzenia przewoźnika)<sup>13</sup>. Po drugie, nie zawsze nadawca ma pozycję silniejszą niż przewoźnik. Nie byłoby zatem racjonalne zaburzenie zasady równorzędności formalnej stron stosunku cywilnoprawnego. Po trzecie, nie sposób przyjąć, że postanowienie umowy dotyczące ustalania wysokości wynagrodzenia przewoźnika na podstawie masy (objętości) przesyłki byłoby nieważne tylko wtedy, gdyby inicjatywa takiego postanowienia wyszła od nadawcy, natomiast ważne, jeśli jego inicjatorem byłby przewoźnik<sup>14</sup>. O ważności postanowienia umowy nie może decydować tylko to, kto wyszedł z inicjatywą określonego brzmienia postanowienia, jeżeli nie wiąże się to z narzuceniem takiego brzmienia przez jedną ze stron lub choćby brakiem indywidualnego uzgodnienia tego brzmienia.

Mając to wszystko na uwadze, należy uznać, że zakaz wyrażony w art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego, mimo niefortunnego skierowania go do nadawcy, polega generalnie na wyłączeniu możliwości uzależniania w umowie przewozu wysokości wynagrodzenia przewoźnika od masy (objętości) przesyłki, niezależnie od tego, która ze stron wystąpiła z inicjatywą takiego ustalania wynagrodzenia. Zakaz ten na pierwszy rzut oka może wydawać się absurdalny. Jak już wspomniano, masa lub objętość jest – obok odległości – podstawowym czynnikiem wpływającym na wysokość wynagrodzenia przewoźnika. Trudny do przyjęcia byłby wniosek, że ustawodawca w odniesieniu do drewna, ładunków sypkich i innych ładunków masowych nakazuje stosowanie takiego samego wynagrodzenia, niezależnie od tego, czy przewoźnik przewozi na określonej trasie przesyłkę o masie tony, dziesięciu ton czy 40 ton. Prawidłowa wykładnia przepisu prowadzi jednak do wniosku, że strony umowy przewozu dotyczącej przesyłek, o których mowa w tym przepisie, powinny określać przewoźne nie w odniesieniu do masy (objętości) przesyłki, ale w odniesieniu do środka transportowego o określonej dopuszczalnej ładowności. Przewoźnik powinien zatem otrzymywać przewoźne za wykonanie ustalonej trasy przewozu określonym środkiem transportowym w tej samej wysokości niezależnie od tego, czy środek transportowy został załadowany w pełni, czy jedynie częściowo.

<sup>13</sup> Por. np. przepis art. 9 ust. 2 pkt 6 Ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. 2007, nr 50, poz. 331 z późn. zm.): „Nadużywanie pozycji dominującej polega w szczególności na: (...) narzucaniu przez przedsiębiorcę uciążliwych warunków umów”.

<sup>14</sup> Do takiego wniosku prowadzi stanowisko A. Jaworskiego, który twierdzi, że: „Postanowienie umowy, które określa wynagrodzenie przewoźnika w sposób sprzeczny z art. 55a ust. 1 pkt 5 jest bezwzględnie nieważne”, cyt. za: A. Jaworski, *Prawo przewozowe...*, s. 113.

Wskazane jest przy tym, by strony w umowie przewozu określiły ogólną masę (objętość) przesyłki, tak aby przewoźnik mógł racjonalnie zaplanować, jakich środków transportu użyje. Umowa może też przewidywać, że w sytuacji, gdy masa (objętość) przesyłki pozostałej do przewiezienia będzie niewielka, nadawca ma prawo żądać zastosowania środka o mniejszej ładowności, tak by obniżyć wysokość należnego przewoźnikowi wynagrodzenia.

Można domniemywać, że celem przepisu art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego jest uchronienie przewoźnika przed „zmuszaniem” go przez inne podmioty do naruszania prawa przez ładowanie na środek transportowy towarów o masie (objętości) przekraczającej ładowność danego środka transportowego<sup>15</sup>. Ustawodawca wyszedł prawdopodobnie z założenia, że nadawcy łatwiej „zmusić” przewoźnika do zaakceptowania przeładowania, jeżeli przewoźnik otrzyma wyższe wynagrodzenie. W opinii autora przepis ten nie może jednak skutecznie spełniać wskazanego celu i nie jest potrzebny. Po pierwsze, jeżeli istnieje zgoda między nadawcą a przewoźnikiem co do przeładowania środka transportowego, mogą oni ustalić odpowiednie wynagrodzenie w ryczałtowej wysokości, uwzględniając rzeczywistą masę (objętość) przesyłki, która przekracza dopuszczalne normy. Po drugie, omawiane rozwiązanie nie wyklucza przeładowania środka transportowego przez nadawcę bez wiedzy przewoźnika (przewoźnikowi w pewnych sytuacjach trudno ocenić fakt przeładowania). Po trzecie, wystarczające zabezpieczenie przed przeładowaniem zapewnia przepis art. 43 ust. 2 prawa przewozowego<sup>16</sup>, zgodnie z którym: „Nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi”. Z przepisem tym koresponduje przepis art. 72 ust. 1 pkt 2 prawa przewozowego przewidujący odpowiedzialność nadawcy w stosunku do przewoźnika za nienależyte wykonanie czynności ładunkowych, jak również przepisy Ustawy z dnia 6 września 2001 r.

<sup>15</sup> Do takich wniosków prowadzi odwołanie się do ogólnych celów ustawy z dnia 16 września 2011 r. wskazanych w uzasadnieniu projektu tej ustawy (choć jak wspomniano, pierwotna wersja projektu nie zawierała art. 55a ust. 1 pkt 5).

<sup>16</sup> Przepis ten został dodany do prawa przewozowego wspomnianą ustawą z dnia 16 września 2011 r.



o transporcie drogowym<sup>17</sup>. Po czwarte, ograniczanie w ten sposób jednej z podstawowych zasad prawa cywilnego, jaką jest swoboda umów, jest niczym nieuzasadnione. Strony powinny mieć możliwość uzależnienia wynagrodzenia od masy (objętości) przesyłki. Wprawdzie przesyłki, o których mowa w przepisie art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego, to zazwyczaj przesyłki całopojazdowe, nie jest jednak wykluczony przewóz przez przewoźnika jednym środkiem transportowym przesyłek na zlecenie różnych nadawców. Niezrozumiałe jest, dlaczego w takim przypadku każdy z nadawców miałby płacić wynagrodzenie przewoźnika w wysokości takiej samej, jak w przypadku przewozu przesyłki na rzecz jednego tylko nadawcy z wykorzystaniem całej ładowności środka transportowego.

### **Zakres zastosowania przepisu – pojęcia „ładunek sypki” i „ładunek masowy”**

Komentowany art. 55a ust. 1 pkt 5 odnosi się do przewozu drewna, ładunków sypkich oraz innych ładunków masowych. Pojęcia „drewno” oraz „ładunki sypkie” zostały wyjaśnione między innymi w wytycznych Głównego Inspektora Transportu Drogowego z 6 kwietnia 2012 r.<sup>18</sup> Wytyczne te nie mają mocy powszechnie obowiązującej, ale mogą być pomocne przy ustalaniu znaczenia omawianych terminów. Zgodnie z tym dokumentem, za ładunek sypki trzeba uznać ładunek składający się z wielu części wykazujących cechy ciała stałego, które to części usypywane tworzą stożek<sup>19</sup>. Jako przykłady ładunków sypkich wskazano ryż, cukier, mąkę, cement, rudy żelaza, ale także niektóre warzywa i owoce (na przykład ziemniaki, pomidory)<sup>20</sup>. Trzeba przy tym przyjąć, że art. 55a ust. 1 pkt 5 dotyczy przewozu takich ładunków tylko luzem, a nie w opakowaniach (w paczkach, workach itp.), gdyż przewóz ładunku sypkiego w opakowaniu nie różni się niczym od przewozu ładunków, które nie mają charakteru ładunków

<sup>17</sup> Dz.U. 2012, poz. 1265 z późn. zm. Patrz art. 92a ust. 7 w zw. z art. 92 ust. 1 tejże ustawy, która przewiduje odpowiedzialność o charakterze karnoadministracyjnym (kary pieniężne). Podmiot wykonujący czynności ładunkowe ponosi taką odpowiedzialność, „jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia” (art. 92a ust. 7 tejże ustawy).

<sup>18</sup> Dostępne na stronie <http://www.gitd.gov.pl/sites/default/files/wytyczne-gitd-nr-1.pdf> (dostęp: 21.11.2013).

<sup>19</sup> Tamże, s. 5–6.

<sup>20</sup> Tamże, s. 6.

syplikach<sup>21</sup>. Ponadto ryzyko przeładowania środka transportowego występuje głównie wówczas, gdy przesyłka przewożona jest luzem w otwartym pojeździe. Przy przewozach w zamkniętych ładowniach środka transportowego ryzyko takie jest znacznie mniejsze.

Drewno, zgodnie z wytycznymi, to „surowiec drzewny otrzymywany ze ściętych drzew i formowany przez obróbkę w różnego rodzaju sortymenty”<sup>22</sup>.

Pojęcie „ładunek masowy” jest najszersze i obejmuje każdy ładunek przewożony bez opakowania. Dotyczy to także ładunków ciekłych, takich jak ropa naftowa i jej produkty, chemikalia itp., oraz ładunków gazowych, to jest gazów przewożonych w stanie lotnym.

### **Podmiotowy zakres zastosowania przepisu art. 55a ust. 1 prawa przewozowego**

Zgodnie z przepisem art. 55a ust. 2 prawa przewozowego zakazy określone w ust. 1 tego przepisu mają odpowiednie zastosowanie do „spedytora, odbiorcy, organizatora transportu lub innego podmiotu zlecającego przewóz”. Należy stwierdzić, że przepis ten został sformułowany wadliwie. Każdy podmiot zlecający przewóz (to znaczy zawierający umowę przewozu) jest nadawcą, w związku z czym przepis art. 55a ust. 1 prawa przewozowego znajduje do tego podmiotu bezpośrednie zastosowanie<sup>23</sup>. Można jednak przyjąć, że przepis art. 55a ust. 2 zakazuje zachowań wymienionych w art. 55a ust. 1 prawa przewozowego wymienionych w nim podmiotom także wtedy, gdy zawierają one umowę przewozu, działając jako pełnomocnik, w imieniu i na rzecz nadawcy. Dotyczy to w szczególności spedytora oraz organizatora transportu. Jedyne taki sposób interpretacji omawianego przepisu pozwala przyjąć, że nie stanowi on *superfluum*.

W odniesieniu do zakazu uzależniania wysokości wynagrodzenia przewoźnika od masy (objętości) przesyłki należy powtórzyć wyrażony pogląd, że zakaz ten i tak musi być odnoszony do zamieszczania postanowienia w umowie przewozu niezależnie od tego, z czyjej inicjatywy postanowienie takie jest w niej zamieszczane.

---

<sup>21</sup> Tamże, s. 7.

<sup>22</sup> Tamże.

<sup>23</sup> Trafnie zwraca na to uwagę A. Jaworski, *Prawo przewozowe...*, s. 113–114.

## Skutki naruszenia przepisu art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego

### Skutki administracyjnoprawne

Zgodnie z przepisem art. 55a ust. 3: „Zasady odpowiedzialności podmiotów, o których mowa w ust. 1 i 2, za naruszenie przepisu ust. 1 określają przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym”. Wskazana ustawa przewiduje odpowiedzialność o charakterze karnoadministracyjnym za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego w przepisach art. 92a, przewidując kary pieniężne w wysokości od 50 złotych do 10 000 zł za każde naruszenie. Szczegółowa wysokość kar za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego została określona w załączniku numer 3 do tej ustawy. Nie określono w nim jednak kary za naruszenie zakazu, o którym mowa w art. 55a ust. 1 pkt 5. W konsekwencji naruszenie przepisu art. 55 ust. 1 pkt 1 prawa przewozowego nie jest zagrożone sankcją karno-administracyjną. Trudno ustalić, czy było to celowe działanie ustawodawcy, czy raczej przeoczenie wynikające z tego, że wskazany przepis dodano w toku prac nad ustawą.

### Skutki cywilnoprawne

Postanowienie umowy przewozu dotyczącej drogowego przewozu drewna, ładunków sypkich lub innych ładunków masowych, uzależniające wysokość wynagrodzenia przewoźnika od masy (objętości) przesyłki, musi być uznane za nieważne, jako sprzeczne z przepisem art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego. Ze względu na fakt, iż jest to postanowienie przedmiotowo istotne, w większości przypadków będzie to równoznaczne z nieważnością całej umowy. Nie ma bowiem przepisów ustawy, które mogłyby zastąpić nieważne postanowienia umowy dotyczące ustalenia wysokości wynagrodzenia. Nie jest wykluczone, że w pewnych sytuacjach możliwa będzie życzliwa interpretacja oświadczeń woli stron, wspomagająca uznanie jej za ważną w myśl zasady *favor contractus*<sup>24</sup>. Można by bowiem starać się odnieść stawkę wynagrodzenia przewoźnika ustaloną przez odwołanie się do jednostki masy lub objętości do dopuszczalnej

<sup>24</sup> Por. na temat takiej zasady interpretacji oświadczeń woli stron np. Z. Radwański, w: *System prawa prywatnego. Prawo cywilne – część ogólna*, red. Z. Radwański, C.H. Beck, Warszawa 2002, t. 2, s. 76–77.

ładowności umówionego przez strony środka transportowego<sup>25</sup>. Dopuszczalność takiej interpretacji musi być jednak badana w każdej konkretnej sprawie.

Jeżeli umowa przewozu jest nieważna ze względu na zawarcie w niej postanowienia dotyczącego wynagrodzenia przewoźnika sprzecznego z przepisem art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego, wówczas żadna ze stron nie może domagać się jej wykonania. Jeśli natomiast nieważna umowa została wykonana, to możliwe jest domaganie się zwrotu wzajemnych świadczeń na zasadach dotyczących nienależnego świadczenia (art. 410 i n.k.c.). Biorąc pod uwagę fakt, że świadczenie przewoźnika nie może być zwrócone i tak konieczna byłaby wypłata przewoźnikowi wynagrodzenia za wykonaną usługę<sup>26</sup>. Z tego względu praktyczne skutki nieważności wykonanej umowy przewozu należy uznać za mało istotne, choć nie można wykluczyć, że wynagrodzenie przysługujące przewoźnikowi, ustalone na podstawie przepisów o nienależnym świadczeniu, będzie wyższe niż wynikające z nieważnej umowy.

## Podsumowanie

Strony umowy przewozu powinny dysponować pełną swobodą w ustalaniu wysokości wynagrodzenia przysługującego przewoźnikowi, w tym także przez stosowanie stawek odnoszących się do masy lub objętości. Dotyczy to także drogowych przewozów drewna, ładunków sypkich i innych ładunków masowych. Przemawia za tym różnorodność stanów faktycznych występujących w praktyce, które mogą przesądzać o przydatności takiego uzgodnienia wysokości wynagrodzenia przewoźnika. Przepis art. 55a ust. 1 pkt 5 prawa przewozowego ogranicza swobodę stron zupełnie niepotrzebnie. Jak przy tym wskazano, nie osiąga on celu, który legł u podstaw jego uchwalenia. Należy zatem postulować jego uchylenie przy okazji kolejnej nowelizacji prawa przewozowego.

---

<sup>25</sup> Przekładowo, jeżeli strony ustaliły np. stawkę w wysokości 100 zł za tonę przesyłki, a przewoźnik zastosował środek transportowy o dopuszczalnej ładowności 20 ton, wówczas można by starać się wykazać, że intencją stron było ustalenie przewoźnego w wysokości 2000 zł za przejazd środka transportowego na określonej trasie.

<sup>26</sup> Por. na ten temat np. A. Niewęglowski, *Glosa do wyroku SN z dnia 21 października 2010 r., IV CSK 112/10*, „Ius Novum” 2011, nr 4, s. 135.

## Bibliografia

- Dekret z dnia 24 grudnia 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami, Dz.U. 1953, nr 4, poz. 7.
- Górski W., *Umowa przewozu*, Wydawnictwa Prawnicze, Warszawa 1983.
- Górski W., Żabski A., *Prawo przewozowe – komentarz*, Wydawnictwa Prawnicze, Warszawa 1990.
- <http://www.gitd.gov.pl/sites/default/files/wytyczne-gitd-nr-1.pdf> (dostęp: 21.11.2013).
- Jaworski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, LexisNexis Polska, Warszawa 2012.
- Judek P., *Sejm popsuł prawo przewozowe*, „Rzeczpospolita” z 19.12.2011, <http://www.rp.pl/artykul/775117.html?p=2> (dostęp: 23.11.2013).
- 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.
- Niewęglowski A., *Glosa do wyroku SN z dnia 21 października 2010 r., IV CSK 112/10*, „Ius Novum” 2011, nr 4.
- Stec M., *Umowa przewozu w transporcie drogowym*, Zakamycze, Kraków 2005.
- System prawa prywatnego. Prawo cywilne – część ogólna*, red. Z. Radwański, C.H. Beck, Warszawa 2002, t. 2.
- System prawa prywatnego. Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. J. Rajski, C.H. Beck, Warszawa 2011, t. 7.
- Taryfa towarowa PKP Cargo, <http://www.pkp-cargo.pl/pl/clients/453/49/Taryfy.html> (dostęp: 23.11.2013).
- Ustawa z dnia – Prawo przewozowe, t.j. Dz.U. 2012, poz. 1173, z późn. zm.
- Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów, Dz.U. 2007, nr 50, poz. 331 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. 2011, nr 244, poz. 1454.

## SETTING CARRIAGE CHARGES IN RELATION TO ROAD CARRIAGE OF BULK CARGO UNDER THE TRANSPORT LAW

### Summary

The aim of the article is to present the rules of setting carriage charges in relation to road carriage under the Transport Law. The author describes the general rules of setting carriage charges indicating the role of tariffs established by a carrier. The main part of the article is dedicated to the specific rules of setting a carriage charge in the case of bulk cargo transport. The article 55a section 1 point 5 of Transport Law says that the sender is forbidden to set carriage charges for bulk cargo transport on the basis of cargo weight or volume. The author makes an attempt to present a reasonable interpretation

of this article pointing out that in that case carriage charges have to be set on the basis of the load-carrying capacity of the vehicle irrespective of whether the vehicle is fully loaded or not.

**Keywords:** contract of carriage, carriage, bulk cargo, road carriage, transport law