

Marian Masternak

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz

master@ukw.edu.pl

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2671-9158>

Marta Maria Masternak

Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń

martamasternak@wp.pl

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1190-0165>

Charakter prawny regulaminów przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym

<http://dx.doi.org/10.12775/SIT.2020.012>

1. Wprowadzenie

Przedmiotem opracowania jest analiza charakteru prawnego regulaminów przewozu w publicznym transporcie zbiorowym, rozumianym jako powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹.

Regulaminy, o których mowa, są aktami określającymi warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy w pu-

¹ Taką definicję publicznego transportu zbiorowego zawiera art. 4 pkt 14 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 2275 ze zm. (dalej: ustawa o publicznym transporcie zbiorowym lub u.p.t.z.).

blicznym transporcie zbiorowym. Z uwagi na fakt, że świadczenie usług w dziedzinie przewozów opiera się na umowie, w doktrynie i orzecznictwie regulaminy przewozu powszechnie uznawane są za wzorzec umowy w rozumieniu przepisów kodeksu cywilnego. Pomimo jednolitości prezentowanych w tej kwestii poglądów warto rozważyć, czy regulaminy, o których mowa, bezwzględnie powinny być kwalifikowane jako akty ze sfery prawa prywatnego, czy też zasadne byłoby podjęcie dyskusji nad możliwością stosowania do nich konstrukcji opartych na prawie administracyjnym. Argumentem przemawiającym za takim podejściem jest to, że regulaminy te są ustanawiane jednostronnie na podstawie upoważnienia ustawowego przez organy administracji publicznej oraz inne uprawnione do tego podmioty w ramach realizowanych przez nie zadań publicznych. To zdaje się wskazywać na możliwość przypisania im cech aktów z zakresu administracji publicznej, kształtujących władczo i jednostronnie niektóre obowiązki i uprawnienia przewoźników oraz osób korzystających z usług przewozowych.

Celem tego artykułu jest próba weryfikacji prezentowanych dotychczas w doktrynie i orzecznictwie poglądów na naturę wspomnianych regulaminów oraz sformułowanie wniosków *de lege ferenda*.

2. Poglądy doktryny i orzecznictwa na charakter prawny regulaminów przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym

Na gruncie prawa cywilnego przez pojęcie regulaminu rozumie się zbiór postanowień jednostronnie przygotowanych przed zawarciem umowy i przeznaczonych na użytek przyszłych umów². Zgodnie z art. 384 k.c. regulamin stanowi jedną z postaci wzorca umowy, który wiąże drugą stronę umowy wyłącznie pod warunkiem, że

² Zob. R. Trzaskowski, w: *Kodeks cywilny. Komentarz. T. III. Zobowiązania. Część ogólna*, red. J. Gudowski, Warszawa 2018, s. 198 oraz powołana tam literatura.

został jej doręczony przed zawarciem tej umowy. Ewa Łętowska wskazuje, że prawnie skuteczne doręczenie wzorca powinno polegać na rzeczywistym wręczeniu drugiej stronie, niebędącej jeszcze kontrahentem, dokumentu z pełnym tekstem wzorca, czego nie może zastąpić np. ustna informacja o treści wzorca ani wręczenie wyciągu z tej treści³. W przypadku niespełnienia powyższego warunku wzorec nie wiąże adresata⁴ z powodu braku możliwości przypisania mu normatywnego konsensu⁵. Z kolei w przypadkach, w których posługiwanie się regulaminem jest w stosunkach danego rodzaju zwyczajowo przyjęte, wiąże on także wtedy, gdy druga strona mogła się z łatwością dowiedzieć o jego treści. Nie dotyczy to umów zawieranych z udziałem konsumentów, z wyjątkiem umów powszechnie zawieranych w drobnych, bieżących sprawach życia codziennego. Należy także zaznaczyć, iż jeżeli jedna ze stron posługuje się wzorcem umownym będącym regulaminem w postaci elektronicznej, powinna udostępnić go drugiej stronie przed zawarciem umowy w taki sposób, aby mogła ona wzorec ten przechowywać i odtwarzać w zwykłym toku czynności⁶.

Cechą charakterystyczną regulaminu jako wzorca umownego jest to, że stanowi on formę odrębną od umowy, stanowiącą zbiór postanowień umownych powstałych przed zawarciem umowy, który jest wykorzystywany w określony sposób przy zawieraniu umów danego rodzaju⁷. Jak trafnie wskazano w orzecznictwie, regulamin, będący wzorem umowy, „jest ustalany przez jedną ze stron, a jego podstawową cechą jest możliwość posłużenia się nim wielokrotnie,

³ E. Łętowska, *Ochrona niektórych praw konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 86.

⁴ Zob. B. Mikłaszewicz, *Kodeks cywilny. Komentarz, t. IIIa. Zobowiązania. Część ogólna*, red. K. Osajda, Warszawa 2017, s. 255.

⁵ Zob. E. Łętowska, *Ochrona niektórych*, s. 82; Zob. też Z. Radwański, A. Olejniczak, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2005, s. 80 i n.; Cz. Żuławski, w: *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania, t. 1*, G. Bieniek i in., Warszawa 2011, s. 142 i n.

⁶ Zob. E. Wójtowicz, *Zawieranie umów między przedsiębiorcami*, Warszawa 2010, s. 242.

⁷ Zob. M. Bednarek, *Prawo zobowiązań – część ogólna. System prawa prywatnego, t. 5*, red. E. Łętowska, Warszawa 2012, s. 587.

nie zawiera on bowiem oznaczeń indywidualizujących drugą stronę umowy, lecz powtarzalne klauzule, które będą uzupełniać treść zobowiązań powstałych z umów⁸. Tym samym regulamin nie może być kwalifikowany czy utożsamiany z umową.

Drugą istotną cechą regulaminu będącego wzorcem umowy jest brak jego obowiązywania bez jednoczesnego obowiązywania umowy. W orzecznictwie podkreśla się, że treść wzorca umownego nie wiąże żadnej ze stron przed zawarciem przez nie konkretnej umowy przy zastosowaniu tegoż wzorca. Ponadto fakt upublicznienia stosowanego przez dany podmiot wzorca umownego nie może skutkować powstaniem zobowiązań drugiej strony wynikających z treści postanowień wzorca. Strony wiążą się postanowieniami wzorca umownego dopiero z chwilą złożenia zgodnych oświadczeń woli o zawarciu umowy na warunkach określonych we wzorcu⁹. Z tym poglądem koresponduje stanowisko wyrażone w postanowieniu SN z 23 czerwca 2016 r., w którym stwierdzono, że „art. 384 § 1 k.c. reguluje jedynie procedurę zawarcia umowy przy użyciu wzorca, nie może zatem wystąpić w roli samodzielnego źródła mocy wiążącej adherenta, jeśli nie »skonstruuje się« jego zgody”¹⁰.

Szczególnym rodzajem regulaminu jest regulamin przewozu, którego przedmiotem jest ustalenie warunków obsługi podróży, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy. Podstawą prawną do wydania oraz wejścia w życie regulaminu przewozu są – w odróżnieniu od zwykłego regulaminu – nie stosunki cywilnoprawne zawiązywane między stronami umowy, lecz upoważnienie ustawowe. Zostało ono sformułowane w dwóch ustawach: z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe¹¹ (dalej: prawo przewozowe lub u.p.p.) oraz w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Pierwsza z tych

⁸ Wyrok SA w Warszawie z dnia 9 listopada 2016 r., VI ACa 1285/15, Legalis nr 1556317.

⁹ Zob. R. Kulski, *Umowy procesowe w postępowaniu cywilnym*, Zakamycze 2006, s. 24; wyrok SA w Warszawie z dnia 15 kwietnia 2015 r., VI ACa 358/15, LEX nr 1771051; por. też Cz. Żuławska, op.cit., s. 145 i n.

¹⁰ Postanowienie SN z dnia 23 czerwca 2016 r., II CSK 4/16, LEX nr 2071520; taki sam pogląd prezentuje Cz. Żuławska, op.cit., s. 145.

¹¹ Tekst jednolity: Dz.U. z 2017, poz. 1983 ze zm.

ustaw w art. 4 stanowi, że przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, może wydawać regulaminy określające warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy. Natomiast przepis art. 46 ust. 1 pkt. 9 u.p.t.z. przewiduje, że na dworcu znajduje się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym opracowany przez organizatora, operatora lub grupę operatorów i zatwierdzony przez organizatora, przewoźnika, o którym mowa w art. 30 i 31 ustawy, a nadto w środkach transportu znajduje się wyciąg z tego regulaminu. Z kolei art. 47 u.p.t.z. wymaga, aby regulamin ten określał warunki obsługi podróżnych, warunki odprawy oraz przewozu osób i bagażu, podmiot właściwy do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz terminy rozpatrywania skarg i reklamacji.

W doktrynie powszechnie akceptowane jest stanowisko, według którego regulaminy przewozu, o których mowa w art. 4 u.p.p., mają charakter wzorca umowy w rozumieniu art. 384 k.c.¹² Zdaniem Doroty Ambrożuk pogląd ten nie budzi żadnych wątpliwości w odniesieniu do regulaminów stanowionych przez przewoźników, natomiast problemem jest charakter prawny regulaminów stanowionych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którymi są organy państwowe i samorządowe, uprawnione co do zasady do stanowienia prawa. Autorka odrzuca jednak możliwość zakwalifikowania tych regulaminów do aktów normatywnych z uwagi na to, że art. 4 u.p.p. nie odpowiada wymogom przepisu konstytuującego delegację do wydawania powszechnie obowiązujących przepisów prawa¹³. Z tego względu – jej zdaniem – zarówno regulamin wydany przez przewoźnika, jak i organizatora publicznego transportu zbiorowego ma charakter wzorca umownego¹⁴.

¹² Zob. D. Ambrożuk, *Komentarz do art. 4*, w: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, LEX/el 2019; A. Jaworski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, LEX/el 2012, komentarz do art. 4.

¹³ Por. D. Ambrożuk, *op.cit.*

¹⁴ *Ibidem.*

Jeśli chodzi o obowiązywanie regulaminów przewozu, to w doktrynie przyjmuje się, że warunkiem związania strony umowy tym aktem jest co do zasady zawarcie umowy przewozu oraz doręczenie stronie postanowień regulaminu przewozu jako elementu składowego tej umowy, przed jej zawarciem¹⁵. Jednocześnie zwraca się uwagę na specyfikę i masowy charakter umów przewozu, co stanowi podstawę do odstąpienia od wyżej wskazanej zasady przez uznanie, że regulamin przewozu wiąże przyjmującą stronę także w wypadku, gdy mogła ona z łatwością zapoznać się z treścią tego wzorca umownego¹⁶. Przy ocenie możliwości zapoznania się z treścią regulaminu przewozu przez stronę powinna być brana pod uwagę jej zdolność do rozpoznania treści wzorca umownego, a także miejsce jego upublicznienia oraz cechy charakteryzujące odbiorcę¹⁷, a w razie powstania wątpliwości należy również uwzględniać okoliczności danego konkretnego przypadku¹⁸. Panuje przekonanie, że do stwierdzenia faktycznej możliwości zapoznania się z treścią regulaminu przewozu wystarczające jest jego wywieszenie w ogólnodostępnym miejscu, w szczególności w siedzibie przewoźnika lub organizatora transportu zbiorowego, na dworcach lub przystankach¹⁹. Ponadto uznaje się za skuteczne i prawidłowe umieszczenie regulaminu przewozu na stronie internetowej przewoźnika lub organizatora transportu zbiorowego.

Należy jednak podkreślić, że powyższe zasady nie dotyczą przewozu mającego charakter umowy należącej do drobnych bieżących

¹⁵ Zob. M. Stec, w: *System prawa prywatnego, t. 7, Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. J. Rajski, Warszawa 2004, s. 673–674; M. Stec, *Nowa regulacja wzorców umownych a umowy transportowe*, w: *Studia z prawa prywatnego gospodarczego. Księga pamiątkowa ku czci prof. Ireneusza Weissa*, Kraków 2003, s. 317; M. Bednarek, op.cit., s. 596 i n. wraz z powołaną tam literaturą.

¹⁶ Zob. A. Jaworski, op.cit., s. 5; Cz. Żuławska, aktualizacja R. Trzaskowski, w: *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania, III cz. 1*, red. J. Gudowski, Warszawa 2013, s. 163–164.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Zob. A. Jaworski, op.cit.; T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008, Legalis/el, komentarz do art. 4, teza 4. M. Stec, w: *System*, s. 842; J. Gospodarek, *Zawarcie umowy przewozu osób*, Warszawa 1979, s. 86.

¹⁹ Wyrok SA w Katowicach z dnia 27 maja 1992 r., I ACR 217/92, „Wokanda” 1993, nr 1, poz. 27.

spraw życia codziennego (tzw. umowy bagatelnej), gdyż w tym przypadku przyjmuje się, że regulamin przewozu będzie obowiązywał stronę przyjmującą bez względu na to, czy miała ona faktyczną możliwość, aby zapoznać się z jego treścią²⁰. W doktrynie prawa cywilnego wskazuje się, że tzw. umowy bagatelne mają następujące cechy: występują powszechnie w obrocie, przedmiot umowy jest „drobny” (przede wszystkim w znaczeniu wartości świadczeń), dotyczy bieżących, doraźnych potrzeb, które występują ze znaczną częstotliwością²¹. Niewątpliwie większość umów przewozu osób będzie miała taki charakter, a z pewnością umowy przewozu w komunikacji miejskiej albo podmiejskiej. Wątpliwości natomiast budzi kwestia zaliczenia do umów zawieranych w bieżących sprawach życia codziennego umowy przewozu o charakterze międzymiastowym lub międzynarodowym czy też umowy w komunikacji dalekobieżnej²².

Podobnie jak w doktrynie, również w orzecznictwie sądowym prezentowane jest jednolite stanowisko, według którego regulaminy przewozu osób nie są aktami z zakresu administracji publicznej, lecz stanowią wzorzec umowy. Przykładowo WSA we Wrocławiu stwierdził, że regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym nie może mieć charakteru prawa miejscowego, skoro ten jednolity treściowo akt może być opracowany zarówno przez podmiot władzy publicznej, jakim jest w pewnych sytuacjach operator, jak i przez podmioty gospodarcze świadczące usługi transportowe. Zdaniem sądu nie można przyjąć, że taki regulamin będzie stanowił akt

²⁰ Zob. M. Bednarek, w: *System prawa prywatnego*, s. 645 i n. wraz z powołaną tam literaturą.

²¹ A. Rzetecka-Gil, *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia*, t. I, Warszawa LEX/el 2011; *Komentarz do art. 384*, teza 28.

²² Ponadto powstają wątpliwości co do tego czy o „drobnym” charakterze umowy decyduje tylko wysokość przewożonego, czy też wartość przewożonej rzeczy. Za trafny należy uznać prezentowany w piśmiennictwie pogląd, zgodnie z którym dokonując tej oceny, należy każdorazowo uwzględnić charakter całej umowy, a nie tylko świadczeń wzajemnych stron. Przykładowo, jeżeli wysokość przewożonego jest niewielka, ale przewożony przedmiot ma znaczną wartość, umowa przewozu nie będzie należała do drobnych bieżących spraw życia codziennego. Zob. M. Bednarek, op.cit., s. 646–647 wraz z powołaną tam literaturą.

prawa miejscowego w przypadku jego uchwalenia przykładowo przez organ gminy, a nie będzie miał takiego charakteru w przypadku jego wydania przez przewoźnika lub operatora²³. Ponadto sąd stwierdził, że regulamin przewozu należy z całą pewnością zakwalifikować do kategorii ogólnych warunków umów wydawanych w ramach masowego świadczenia usług, opracowany na podstawie ustawowego przepisu szczególnego, którym jest art. 46 ust. 1 pkt. 9 u.p.t.z. Podobne stanowisko zajął WSA w Kielcach²⁴, który uznał, że akt wykonawczy organu gminy (zarządzenie prezydenta miasta) podjęty w sprawie ustalenia regulaminu przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym nie może zostać zakwalifikowany do kategorii spraw z zakresu administracji publicznej. Według tego sądu w obecnym stanie prawnym regulamin przewozu osób należy zakwalifikować jako wzorzec umowny w rozumieniu art. 384 i n. k.c., co potwierdza treść przywołanego przepisu, który należy stosować *per analogiam* do regulaminu przewozu. Okoliczność, że regulaminy przewozu mogą być wydawane na podstawie upoważnienia ustawowego zarówno przez organizatora transportu zbiorowego, jak i przewoźnika, skutkuje w ocenie sądu brakiem możliwości poddania ich oddzielnej kontroli – sądów powszechnych w stosunku do przewoźników oraz sądów administracyjnych w stosunku do organizatorów transportu zbiorowego. Nie byłaby bowiem do zaakceptowania sytuacja, w której przy wydaniu na tej samej podstawie prawnej dwóch dokumentów jeden podlega kontroli sądownoadministracyjnej, a drugi takiej kontroli nie podlega. Powyższe stanowisko zostało przytoczone i w całości potwierdzone w postanowieniu WSA w Szczecinie z 6 maja 2016 r.²⁵, w którym dodatkowo podkreślono, że problematyka związana z regulaminem przewozu osób i rzeczy środkami lokalnego transportu zbiorowego

²³ Wyrok WSA we Wrocławiu z dnia 5 lipca 2012 r., III SA/Wr 163/12, CBOSA.

²⁴ Postanowienie WSA w Kielcach z dnia 18 grudnia 2014 r., II SA/Ke 875/14, LEX nr 1572872 oraz postanowienie WSA w Kielcach z dnia 17 czerwca 2015 r., II SA/Ke 400/15, LEX nr 1762594.

²⁵ Postanowienie WSA w Szczecinie z dnia 6.05.2016 r., II SA/Sz 406/16, LEX nr 2099692.

właściwa jest prawu cywilnemu, a brak jest przepisu szczególnego, który przewidywałby kognicję sądów administracyjnych w stosunku do takiego działania organu jednostki samorządu terytorialnego.

W podobny sposób jest oceniany charakter prawny analizowanych regulaminów przewozu w orzecznictwie sądów powszechnych. Sąd Najwyższy, powołując się na poglądy doktryny, uznał, że regulamin przewozu nie tylko stanowi wzorzec umowny określony w art. 384 k.c., a co więcej, że posługiwanie się regulaminami opracowanymi przez przewoźników ma charakter zwyczajowy, zatem dla jego obowiązywania wystarczające jest umożliwienie zapoznania się z treścią regulaminu przewozu, np. poprzez udostępnienie jego treści w Internecie²⁶. Ponadto zdaniem Sądu Najwyższego „art. 4 prawa przewozowego zawiera jedynie delegację do wydawania przez przewoźnika regulaminów określających m.in. warunki przewozu rzeczy, które obejmują również, wiążące adresatów wzorca, określenie sposobu spełniania świadczeń wynikających z umowy przewozu, o ile strony nie dokonają w umowie wyraźnej ich modyfikacji [...]”. Węzeł obligacyjny stron ukształtowany jest treścią umowy przewozu, odzwierciedloną treścią listu przewozowego, oraz treścią niepozostających w sprzeczności z tą umową przewozu postanowień wzorca umowy w postaci Regulaminu przewoźnika”²⁷.

3. Próba oceny poglądów doktryny i orzecznictwa na charakter regulaminów przewozu

Przystępując do oceny poglądów doktryny i orzecznictwa na naturę regulaminów przewozu, warto w pierwszej kolejności poddać analizie przepisy stanowiące podstawę prawną ich stanowienia. Jak już wcześniej zaznaczono, w obecnym stanie prawnym ich wydawanie opiera się na upoważnieniu ustawowym sformułowanym

²⁶ Wyrok SN z dnia 8 czerwca 2005 r., V CK 286/05, OSNC 2006/5/87 oraz wyrok SN z dnia 7 grudnia 2005 r., V CK 405/05, LEX nr 407063.

²⁷ Wyrok SN z dnia 26 stycznia 2006 r., V CSK 59/05, LEX nr 346077.

w przepisach dwóch ustaw: w art. 4 u.p.p. oraz w art. 46 ust. 1 pkt. 9 i 47 u.p.t.z. Analiza tych unormowań prowadzi do wniosku, że w ich treści występują pewne różnice. Po pierwsze, każda z tych ustaw w nieco inny sposób normuje przedmiot regulaminów przewozu. Mianowicie według art. 4 u.p.p. regulamin przewozu określa warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy, natomiast przepis art. 47 u.p.t.z. poszerza obligatoryjny zakres regulacji regulaminowej, przywidując dodatkowo wymóg wskazania w nim podmiotu właściwego do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz terminów rozpatrywania skarg i reklamacji. Druga różnica dotyczy zakresu podmiotowego upoważnienia do wydawania tych regulaminów. Według art. 4 u.p.p. regulaminy wydają przewoźnicy oraz organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, natomiast z art. 47 u.p.z. wynika, że regulaminy mogą wydawać: 1) organizatorzy zbiorowego transportu publicznego, 2) przewoźnicy wykonujący niepubliczny transport zbiorowy, 3) operatorzy lub grupy operatorów, przy czym regulaminy ustanawiane przez podmioty wymienione w ostatnim punkcie wymagają zatwierdzenia przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. W porównaniu z regulacją zawartą w art. 4 u.p.p. przepis ten z jednej strony ogranicza prawo do wydawania regulaminów tylko do przewoźników wykonujących niepubliczny transport zbiorowy, a z drugiej strony poszerza krąg podmiotów upoważnionych do ustanawiania tego rodzaju aktów o operatora oraz grupy operatorów zbiorowego transportu publicznego. Wprowadza też nieznaną w prawie przewozowym wymóg zatwierdzenia przez organizatora publicznego transportu zbiorowego regulaminów wydawanych przez wymienione w pkt 3 podmioty. Kolejna różnica między analizowanymi przepisami polega na tym, że upoważnienie zawarte w prawie przewozowym ma charakter fakultatywny (przewoźnik lub organizator „może” wydać regulamin), natomiast analiza przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym prowadzi do wniosku, że wydanie regulaminu przewozu jest obligatoryjne. Wynika to z użycia art. 46 ust. 1 pkt 9 u.p.t.z. sformułowania: „na dworcu znajduje się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób

w publicznym transporcie zbiorowym [...], a w środkach transportu znajduje się wyciąg z tego regulaminu”. Z przytoczonej regulacji wynika kolejna różnica między analizowanymi regulacjami – mianowicie przepis 46 ust. 1 pkt 9 u.p.t.z. normuje sposób podania treści regulaminu do wiadomości publicznej, natomiast w prawie przewozowym takiej regulacji brak.

Na podstawie analizy zakresu i przedmiotu prawnej regulacji zawartej w dwóch wymienionych wyżej ustawach można przyjąć, że przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowią *lex specialis* w stosunku do unormowań zawartych w art. 4 u.p.p., stąd też zasadny jest pogląd, że podstawę prawną wydawania regulaminów w zakresie publicznego transportu zbiorowego należy rekonstruować nie na podstawie art. 4 u.p.p., lecz w oparciu o wymienione wyżej przepisy art. 46 ust. 1 pkt. 9 i art. 47 u.p.t.z. Poddanie tych regulaminów szczególnemu reżimowi prawnemu znajduje uzasadnienie przede wszystkim w tym, że wykonywanie publicznego transportu zbiorowego służy realizacji zadań o charakterze publicznym²⁸.

Z analizy przytoczonych wcześniej poglądów doktryny i judykatury dotyczących regulaminów przewozu wynika, że na ogół nie tylko nie dostrzega się wskazanych wyżej różnic w treści upoważnień ustawowych do ich wydawania zawartych w art. 4 u.p.p. oraz art. 46 ust. 1 pkt. 9 i art. 47 u.p.t.z., lecz formułuje się kategorię stanowisko, według którego regulaminy przewozu mają jednolity charakter i stanowią wzorzec umowy w rozumieniu art. 384 i nast. k.c. Wskazuje się przy tym, że do regulaminów wydawanych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego stosuje się przepisy kodeksu cywilnego *per analogiam*²⁹. W doktrynie podaje się nawet w wątpliwość zasadność obowiązywania art. 4 u.p.p. z uwagi na treść przepisów art. 384 i n. k.c., znajdujących zastosowanie

²⁸ Zob. M. Masternak, M. M. Masternak, *Charakter prawny działalności wykonywanej w dziedzinie transportu publicznego*, „Studia Iuridica Torunensia” 2017, t. XXI, s. 245 i nast., <http://dx.doi.org/10.12775/SIT.2017.036>.

²⁹ Zob. D. Ambrożuk, op.cit. Stanowisko takie nie wydaje się spójne, ponieważ zakwalifikowanie regulaminów przewozu do wzorca umowy oznacza stosowanie przepisów kodeksu cywilnego wprost, a nie *per analogiam*.

także do regulaminów przewozu³⁰. Stanowisko takie opiera się na założeniu, że w świetle przepisów kodeksu cywilnego każdy przedsiębiorca jest uprawniony do wydania regulaminu przewozu, a obowiązujące przepisy prawa nie tworzą podziału tego rodzaju regulaminów na te, które wydawane są przez podmioty ustawowo do tego upoważnione oraz regulaminy wydawane przez inne podmioty. Co za tym idzie, przepisy prawa nie dokonują rozróżnienia skuteczności regulaminów przewozu w zależności od istnienia bądź braku ustawowego upoważnienia do ich wydawania³¹, a to ma uzasadniać tezę, że upoważnienie zawarte w art. 4 u.p.p. jest zbędne i stanowi rezultat błędu w zakresie techniki prawodawczej.

Wydaje się, że pogląd ten jest zbyt daleko idący. Jeśli przyjęć założenie racjonalnego prawodawcy, trzeba raczej uznać, że ustawodawca, dostrzegłszy potrzebę odmiennego ukształtowania regulacji prawnej w zakresie przewozów, wprowadził regulację szczególną, uwzględniającą specyfikę stosunków prawnych zawiązywanych w tej dziedzinie obrotu prawnego. Prawdopodobnie wolą ustawodawcy było stworzenie podstawy prawnej do wydawania w tej dziedzinie regulaminów o innym charakterze niż wzorce umowy przewidziane w art. 384 k.c. Świadczy o tym na ogół pomijany w doktrynie i orzecznictwie fakt, że w świetle w art. 384 k.c. treść wzorca umowy, w tym regulaminu, ustala jedna ze stron umowy, tymczasem regulaminy przewozu mogą być ustalane nie tylko przez stronę umowy (przewoźnika), lecz również przez podmioty niemające takiego statusu, tj. organizatorów zbiorowego transportu publicznego. Według definicji zawartej w art. 4 pkt 9 u.p.t.z. są nimi: właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Należy przy tym zaznaczyć, że jakkolwiek jednostka samorządu terytorialnego jest wyposażona w osobowość cywilnoprawną i może być stroną umowy, jednak ustanawiając regulamin przewozu występuje w roli nie strony umowy przewozu, lecz organizatora zbiorowego transportu drogowego, a zatem działa

³⁰ Zob. M. Stec, *Nowa regulacja wzorców*, s. 317 oraz D. Ambrożuk, op.cit.

³¹ Zob. D. Ambrożuk, op.cit.

w sferze *imperium*. Należy przy tym zauważyć, że regulamin wydany przez organizatora zbiorowego transportu publicznego wiąże adresatów będących stronami umowy przewozu, choć żadna z tych stron nie ma wpływu na kształtowanie jego treści. Ustanawianie regulaminu przez podmiot niebędący stroną umowy nie mieści się zatem w pojęciu czynności cywilnoprawnej związanej z zawieraniem umowy, a jest zbliżone do stanowienia jednostronnych aktów władczych. Taki sposób ukształtowania upoważnienia do wydawania tych regulaminów wskazuje na ich prawotwórczy charakter.

Powyższe uwagi dotyczące upoważnienia do wydawania regulaminów przewidzianego w art. 4 u.p.p. można w pełni odnieść do regulaminów przewozu osób w zbiorowym transporcie publicznym, o których mowa w art. 46 ust. 1 pkt. 9 u.p.t.z. oraz art. 47 u.p.t.z., przy czym wątpliwości dotyczące zasadności przypisywania analizowanym aktom charakteru wzorca umowy, o którym mowa w art. 384 k.c., potęguje dodatkowo fakt, że w myśl art. 47 pkt 9 u.p.t.z. regulaminy wydawane przez operatorów lub grupę operatorów podlegają zatwierdzeniu przez organizatora zbiorowego transportu publicznego, którym jest podmiot administracji publicznej. Nie da się obronić poglądu, według którego zatwierdzenie regulaminu przewozu należy traktować jako czynność cywilnoprawną dokonywaną przez jedną ze stron umowy w ramach ustanawiania wzorca umowy. Można jej natomiast przypisać charakter aktu z zakresu administracji publicznej.

4. Regulamin przewozu osób w zbiorowym transporcie publicznym w świetle teorii prawnych form działania administracji publicznej

Prowadzenie działalności w dziedzinie zbiorowego transportu publicznego stanowi przejaw wykonywania zadań administracji publicznej. W taki też sposób można postrzegać ustanawianie w ramach tej działalności regulaminów przewozu osób. Nie przeczy temu fakt, że działalność ta realizowana jest nie tylko przez organy administracji

publicznej, lecz również przez osoby prywatne³². Zakwalifikowanie regulaminów przewozu osób do działań służących realizacji zadań administracji publicznej uzasadnia potrzebę ustalenia ich miejsca w systemie prawnych form działania tej administracji. Podstawowe znaczenie ma tutaj udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy akty te należy zaliczać do cywilnoprawnych, czy też do administracyjnoprawnych form działania administracji. Jest oczywiste, że samo zakwalifikowanie działalności polegającej na wykonywaniu zbiorowego transportu publicznego do zadań publicznych nie przesądza jeszcze o uznaniu regulaminów przewozu osób za administracyjnoprawną formę działania. W celu realizacji zadań publicznych administracja może bowiem stosować rozmaite formy działania, w tym akty należące do sfery prawa cywilnego.

Z tego względu zasadniczym zagadnieniem, które należy w tym miejscu rozważyć, jest kwestia rozgraniczenia administracyjnoprawnych i cywilnoprawnych form działania administracji publicznej. Nie jest to zadanie łatwe, gdyż w nauce prawa administracyjnego nie wypracowano jednoznacznych i niebudzących wątpliwości kryteriów takiego rozgraniczenia. Najczęściej administracyjnoprawne i cywilnoprawne formy rozróżnia się w oparciu o charakter norm prawnych stanowiących podstawę ich dokonywania. Przyjmuje się, że administracyjnoprawne formy działania oparte są na normach prawa administracyjnego, a cywilnoprawne – na normach prawa cywilnego³³. Jednak użyteczność tego kryterium wydaje się dość wątpliwa, gdyż jego zastosowanie wymaga ustalenia, które normy należą do każdej z tych gałęzi prawa, a to nie jest zadaniem łatwym. Naszym zdaniem na potrzeby niniejszych rozważań rozgraniczenie administracyjnoprawnych i cywilnoprawnych form działania można oprzeć na kryterium charakteru stosunków prawnych związanych na skutek dokonania działań należących do każdej z tych form. Czynności administracyjnoprawne to te, które stanowią podstawę nawiązania stosunku administracyjnoprawnego, charakteryzującego się jednostronnością i władztwem przysługującym

³² Zob. M. Masternak, M. M. Masternak, op.cit., s. 247 i nast.

³³ Zob. E. Ochendowski, *Prawo administracyjne. Część ogólna*, Toruń 2013, s. 188.

podmiotowi wykonującemu daną czynność wobec jej adresata, natomiast czynności cywilnoprawne to działania powodujące powstanie stosunku cywilnoprawnego, który opiera się na dwustronności i równorzędnej pozycji stron. Regulaminy przewozu są aktami ustanawianymi jednostronnie, co jednak nie jest wystarczające do zakwalifikowania tych aktów do administracyjnych form działania, gdyż jednostronność powszechnie przypisuje się również wzorcom umów, w tym regulaminom, o których mowa w art. 394 k.c. Naszym zdaniem kryterium decydującym o zakwalifikowaniu regulaminów do cywilnoprawnych bądź administracyjnoprawnych form działania powinno być to, czy działania te mają charakter władczy, czy też ich moc wiążąca zależy od zgodnego oświadczenia woli obu stron. W przypadku działań administracyjnoprawnych podmiot administrujący w ramach przysługującego mu władztwa jest uprawniony do stanowienia jednostronnych aktów prawnych, którym służy domniemanie ważności i których wykonanie jest zagwarantowane możliwością zastosowania przez administrację środków przymusu państwowego, bez konieczności uzyskania wyroku sądu³⁴. W doktrynie wskazuje się, że celem władczych działań administracji publicznej jest sformułowanie zakazów lub nakazów jakiegoś zachowania się³⁵, niezależnie od woli adresatów tych działań³⁶. Natomiast w sferze stosunków cywilnoprawnych obowiązuje domniemanie dwustronności i równorzędności stron, co oznacza, że jeśli nawet treść danego aktu ustala jedna ze stron, jak jest to w przypadku wspomnianych wcześniej wzorców umów, to obowiązywanie takiego aktu uzależnione jest również od woli jego adresata, przy czym akceptacja aktu może nastąpić zarówno wprost, jak i w sposób dorozumiany. W przypadku wzorca umowy przepis art. 384 k.c. uzależnia związanie nim drugiej strony od doręczenia jej takiego

³⁴ Na przykład T. Bigo wskazywał, że władczość wyraża się w dwóch cechach: 1) domniemaniu ważności, 2) przymusie administracyjnym. T. Bigo, *Prawo administracyjne. Część I. Instytucje ogólne*, oprac. przez W. Kawkę na podstawie wykładów T. Bigi, Wrocław 1948, s. 114–115. Podobnie władczy charakter czynności administracji publicznej rozumiany jest współcześnie. Zob. np. E. Ochendowski, *Prawo administracyjne*, s. 31.

³⁵ Zob. J. Zimmermann, *Prawo administracyjne*, Warszawa 2014, s. 324.

³⁶ Zob. J. Boć, *Administracja publiczna*, Poznań 2004, s. 78.

wzorca przed zawarciem umowy, a w razie gdy posługiwanie się wzorcem jest w stosunkach danego rodzaju zwyczajowo przyjęte, wiąże on także wtedy, gdy druga strona mogła się z łatwością dowiedzieć o jego treści, z wyjątkiem jednak umów zawieranych z udziałem konsumentów, chyba że są to umowy powszechnie zawierane w drobnych, bieżących sprawach życia codziennego. Na podstawie takiej regulacji można wnioskować, że przez zawarcie umowy druga strona akceptuje treść wzorca umowy, który wcześniej został jej doręczony, a gdy posługiwanie się wzorcem jest w stosunkach danego rodzaju zwyczajowo przyjęte – akceptuje treść wzorca, o której mogła się z łatwością dowiedzieć.

Na podstawie powyższych kryteriów trudno jednoznacznie stwierdzić, do której kategorii prawnych form działania administracji należy zaliczyć analizowane regulaminy przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym. Wydaje się, że te z nich, które są ustanawiane przez organizatora zbiorowego transportu publicznego, nie posiadają cech czynności cywilnoprawnych, gdyż mają charakter aktów władczych jednostronnie wiążących ich adresatów: przewoźników oraz konsumentów ich usług. Wydanie takiego regulaminu nie prowadzi do nawiązania stosunku cywilnoprawnego między podmiotem ustanawiającym taki akt i jego adresatami, chociaż ma wpływ na treść umów zawieranych przez przewoźników z konsumentami ich usług. Z tego względu akty te należałoby zaliczyć do administracyjnoprawnych form działania. W obecnym stanie prawnym nie można jednak przypisać im charakteru aktów prawa powszechnie obowiązującego, gdyż brak jest odpowiednio sformułowanego ustawowego upoważnienia do ich wydawania. Akty te można byłoby zakwalifikować do tzw. przepisów administracyjnych³⁷, co

³⁷ Twórcą koncepcji „przepisów administracyjnych” jest M. Kulesza, który zaproponował to pojęcie na oznaczenie aktów „o mocy powszechne obowiązującej (przynajmniej na danym obszarze), lecz o charakterze ściśle związanym z wykonywaniem zadań z zakresu administracji – i tym sensie czysto technicznym”. M. Kulesza, w: H. Izdebski, M. Kulesza, *Administracja publiczna. Zagadnienia ogólne*, Warszawa 1998, s. 239 oraz tenże, *Źródła prawa i przepisy administracyjne w świetle konstytucji*, „Państwo i Prawo” 1989, nr 2, s. 13; omówienie poglądów doktryny na ten temat tej koncepcji zob. M. Masternak, *Czynności*

jednak może być kwestionowane z uwagi na dyskusyjność samej koncepcji wyodrębniania takiej formy działania administracji³⁸.

Natomiast regulaminy wydawane przez przewoźników pod względem charakteru prawnego bliższe są wzorcowi umowy, co przemawia za zakwalifikowaniem ich do cywilnoprawnych form działania. Teoretycznie nie jest jednak wykluczone przypisanie im cech aktów z zakresu administracji publicznej, przy założeniu, że przewoźnicy wykonujący działalność w dziedzinie zbiorowego transportu publicznego realizują ją na zasadzie powierzenia im zadań z zakresu administracji publicznej, a wydawanie przez nich regulaminów stanowi przejaw przyznanego im władztwa administracyjnego. Również w tym przypadku można byłoby mówić co najwyżej o stanowieniu przez te podmioty tzw. przepisów administracyjnych. Koncepcję taką należy jednak odrzucić z uwagi na brak możliwości poddania takich aktów abstrakcyjnej kontroli sprawowanej przez sądy.

Wadą obecnie obowiązujących uregulowań jest to, że ani jedna, ani druga koncepcja nie została przez ustawodawcę jednoznacznie przesądzona. Zasygnalizowana dwoistość charakteru prawnego regulaminów przewozów została w doktrynie i orzecznictwie przewyciężona przez zakwalifikowanie wszystkich tych aktów, niezależnie od tego, który podmiot je ustanawia, do wzorców umowy. Takie podejście wprawdzie pozwala na uniknięcie dwutorowości trybu sądowej kontroli tych aktów, jednak nie usuwa wskazanych wcześniej wątpliwości dotyczących ich charakteru prawnego.

5. Wnioski końcowe

Wydaje się, że bez wprowadzenia zmian legislacyjnych rozwiązanie wskazanych wyżej problemów nie jest możliwe. Naszym zdaniem

materialno-techniczne jako prawna forma działania administracji, Toruń 2018, s. 88 i nast. oraz powołana tam literatura.

³⁸ Zob. np. A. Bałaban, *Czy konstytucja dotyczy przepisów administracyjnych?*, „Państwo i Prawo” 1998, nr 5, s. 95–97 oraz M. Bogusz, *Przepisy administracyjne jako forma działania administracji*, w: *Koncepcja systemu prawa administracyjnego*, red. J. Zimmermann, Warszawa 2007, s. 399.

ustawodawca powinien jednoznacznie przesądzić o tym, czy regulaminy przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym mają mieć charakter wzorca umowy, jak to obecnie przyjmuje się w doktrynie i orzecznictwie, czy też będą traktowane jako akty prawotwórcze.

Przyjęcie pierwszej koncepcji oznaczałoby oparcie zasad wydawania tych regulaminów na art. 384 k.c. i nast., co wymagałoby uchylecia ustawowego upoważnienia do ich wydawania, gdyż jest ono zbędne, a ponadto rodzi zasygnalizowane wyżej problemy. Należy przy tym zaznaczyć, że nadanie w sposób konsekwentny regulaminom przewozu charakteru wzorca umowy wyklucza możliwość ich wydawania przez podmioty niebędące stronami umowy.

Naszym zdaniem zastosowanie do analizowanych regulaminów cywilistycznej konstrukcji wzorca umowy nie jest rozwiązaniem właściwym, gdyż konstrukcja ta nie jest dostosowana do regulowania działalności polegającej na realizacji zadań z zakresu administracji publicznej. Przede wszystkim nie gwarantuje jednolitości zasad wykonywania tych zadań przez przewoźników w skali krajowej lub lokalnej. Traktowanie wspomnianych regulaminów jako wzorca umowy w rozumieniu art. 384 k.c. rodzi też zasygnalizowane wcześniej problemy dotyczące związania konsumenta usługi transportowej zawartymi w nich postanowieniami. Naszym zdaniem lepszym rozwiązaniem byłoby nadanie regulaminom przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym charakteru aktów prawotwórczych. W tym celu konieczne byłoby sformułowanie w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym wyraźnego upoważnienia do ich stanowienia w formie aktów prawa powszechnie obowiązującego. Upoważnienie takie mogłoby zostać udzielone, na wzór przewidzianych w art. 15 u.p.p. upoważnień w zakresie wydawania przepisów porządkowych obowiązujących w transporcie, ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz organom stanowiącym jednostek samorządu terytorialnego. Dzięki temu możliwe byłoby zapewnienie jednolitości prawnej regulacji zasad wykonywania zbiorowego transportu drogowego przez wszystkich przewoźników realizujących poszczególne rodzaje przewozów na obszarze kraju oraz poszczególnych jednostek podziału terytorialnego. Sprzyjałoby to też zapewnieniu właściwego standardu usług przewozowych

świadczonych przez te podmioty. Inną zaletą tego rozwiązania byłoby usunięcie zasygnalizowanych wcześniej problemów dotyczących obowiązywania analizowanych regulaminów. Nadanie im charakteru aktów normatywnych prowadziłoby do poddania ich abstrakcyjnej kontroli sprawowanej przez Trybunał Konstytucyjny (w odniesieniu do regulaminów ustanawianych w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu) oraz sądy administracyjne (w przypadku regulaminów stanowiących w formie aktów prawa miejscowego).

STRESZCZENIE

Charakter prawny regulaminów przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym

Regulaminy przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym są aktami regulującymi prawa i obowiązki podmiotów świadczących usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz osób korzystających z tych usług. Z uwagi na to, że ustanawiają je jednostronnie organizatorzy zbiorowego transportu publicznego oraz podmioty świadczące usługi transportowe w ramach wykonywanych przez nie zadań publicznych, pojawia się pytanie, czy regulaminy te należy traktować jako czynności ze sfery prawa prywatnego, czy z zakresu administracji publicznej. W doktrynie i orzecznictwie panuje przekonanie, że regulaminy, o których mowa, mają charakter wzorca umowy w rozumieniu przepisów prawa cywilnego. Stanowisko to, jakkolwiek poparte ważkimi argumentami, nie do końca uwzględnia specyfikę zbiorowego transportu publicznego, który jest działalnością o charakterze publicznym realizowaną przez podmioty administracji publicznej oraz osoby prywatne, którym powierzono wykonywanie zadań publicznych. Dlatego zasadne wydaje się podjęcie dyskusji nad potrzebą stosowania do regulaminów przewozów w zbiorowym transporcie publicznym konstrukcji prawnych opartych nie tylko na prawie cywilnym, lecz również na prawie administracyjnym.

Słowa kluczowe: regulacja prawna publicznego transportu zbiorowego; regulamin przewozu osób; wzorzec umowny; działalność o charakterze publicznym; prawne formy działania administracji publicznej

SUMMARY

The legal nature of the rules of carriage of persons in public transport

Rules of a carriage of persons in public collective transport are acts regulating the rights and obligations of entities providing public collective transport services and persons using these services. Due to the fact that they are unilaterally established by the organizers of collective public transport and entities providing transport services as part of their public tasks, the question arises whether these regulations should be treated as activities in the sphere of private law or in the field of public administration. The doctrine and case-law is convinced that the regulations in question are a pattern of contract in the meaning of civil law. This position, although supported by valid arguments, does not fully take into account the specificity of collective public transport, which is a public activity carried out by public administration entities and private persons entrusted with performing public tasks. Therefore, it seems reasonable to start a discussion on the need to apply to the regulations of public transport collective legal structures based not only on civil law, but also on administrative law.

Keywords: legal regulation of public collective transport; regulations for the carriage of persons; a contractual pattern; public activities; legal form of public administration actions

BIBLIOGRAFIA

- Ambrożuk D., Dąbrowski D., Wesołowski K., *Prawo przewozowe. Komentarz*, LEX/el 2019.
- Bednarek M., *Prawo zobowiązań – część ogólna. System prawa prywatnego, t. 5*, red. E. Łętowska, Warszawa 2012.
- Bednarek M., w: *System prawa prywatnego, t. 5, Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. E. Łętowska, Warszawa 2006.
- Bigo T., *Prawo administracyjne. Część I. Instytucje ogólne*, oprac. przez W. Kawkę na podstawie wykładów T. Bigo, Wrocław 1948.
- Boć J., *Administracja publiczna*, Poznań 2004.
- Bogusz M., *Przepisy administracyjne jako forma działania administracji*, w: *Koncepcja systemu prawa administracyjnego*, red. J. Zimmermann, Warszawa 2007.

- Gospodarek J., *Zawarcie umowy przewozu osób*, Warszawa 1979.
- Izdebski H., Kulesza M., *Administracja publiczna. Zagadnienia ogólne*, Warszawa 1998.
- Jaworski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, LEX/el 2012.
- Kulesza M., *Źródła prawa i przepisy administracyjne w świetle konstytucji*, „Państwo i Prawo” 1989, nr 2.
- Kulski R., *Umowy procesowe w postępowaniu cywilnym*, Zakamycze 2006.
- Łętowska E., *Ochrona niektórych praw konsumentów. Komentarz*, Warszawa 2000.
- Mała encyklopedia prawa*, red. Z. Rybicki, Warszawa 1980.
- Masternak M., *Czynności materialno-techniczne jako prawna forma działania administracji*, Toruń 2018.
- Masternak M., Masternak M. M., *Charakter prawny działalności wykonywanej w dziedzinie transportu publicznego*, „Studia Iuridica Toruniensia” 2017, t. XXI.
- Mikłaszewicz B., *Kodeks cywilny. Komentarz, t. IIIa. Zobowiązania. Część ogólna*, red. K. Osajda, Warszawa 2017.
- Ochendowski E., *Prawo administracyjne. Część ogólna*, Toruń 2013.
- Radwański Z., Olejniczak A., *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2005.
- Rzetecka-Gil A., *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia, t. I*, Warszawa LEX/el 2011.
- Stec M., *Nowa regulacja wzorców umownych a umowy transportowe*, w: *Studia z prawa prywatnego gospodarczego. Księga pamiątkowa ku czci prof. Ireneusza Weissa*, Kraków 2003.
- Stec M., w: *System prawa prywatnego, t. 7, Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. J. Rajski, Warszawa 2004.
- Szanciło T., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008, Legalis/el.
- Trzaskowski R., w: *Kodeks cywilny. Komentarz. T. III. Zobowiązania. Część ogólna*, red. J. Gudowski, Warszawa 2018.
- E. Wójtowicz, *Zawieranie umów między przedsiębiorcami*, Warszawa 2010.
- Zimmermann J., *Prawo administracyjne*, Warszawa 2014.
- Żuławska Cz., aktualizacja Trzaskowski R., w: *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania, t. III, cz. 1*, red. J. Gudowski, Warszawa 2013.
- Żuławska Cz., w: *Bieniek G. i in., Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania, t. 1*, Warszawa 2011.

