

UZASADNIENIE

Przedmiot i przebieg postępowania

1. Pozwem z dnia 16 maja 2022 r. powód, (...) – Finanse spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W., wniósł o zasądzenie na jego rzecz od pozwanej A. M. kwot: 228,60 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 13 marca 2020 r. do dnia zapłaty, 218,90 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 13 marca 2020 r. do dnia zapłaty oraz kwoty 12,20 zł tytułem kosztów nadania wezwań do zapłaty poprzedzających skierowanie niniejszej sprawy na drogę postępowania sądowego oraz kosztów procesu. Roszczenie w kwotach 228,60 zł oraz 218,90 zł wywodzone z faktu skorzystania przez pozwaną dwukrotnie ze środka transportu należącego do (...) sp. z o.o. bez posiadania biletu uprawniającego do przejazdu, co zostało stwierdzone podczas rutynowej kontroli. Na powyższe kwoty składały się odpowiednio opłata za przejazd w wysokości 18,60 zł oraz 8,90 zł i opłata dodatkowa w wysokości po 210,00 zł. Wierzytelności te powód nabył w drodze umowy cesji zawartej z przewoźnikiem. Jako podstawę żądania pozwu wskazano zaś art. 16 ust. 1 w zw. art. 33a ust. 3 ustawy – Prawo przewozowe. W ocenie powoda wołą pozwanej nie było zawarcie umowy przewozu, a jedynie skorzystanie z możliwości przejazdu. (pozew, k. 1-3v.)

2. Pozwana nie zajęła stanowiska w sprawie, nie ustosunkowała się do twierdzeń powoda pomimo doręczenia jej odpisu pozwu i zobowiązania do wniesienia odpowiedzi na pozew (k. 54).

Ustalenia faktyczne

3. W dniu 27 lutego 2020 r. A. M. korzystała z przewozu pociągiem (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. (dalej: przewoźnik) o numerze (...), na trasie liczącej 17 km od stacji P. do stacji G.. Podczas kontroli dokonanej na stacji P. o godz. 03:58 stwierdzono, że nie posiada ona ważnego biletu uprawniającego do przejazdu. W związku z powyższym kontroler wystawił wezwanie do zapłaty opiewające na kwotę należności przewozowej w wysokości opłaty taryfowej za przejazd w kwocie 8,90 zł oraz opłaty dodatkowej w kwocie 210,00 zł, łącznie 218,90 zł, płatne w ciągu 14 dni. W wezwaniu do zapłaty wskazano także, że w razie uregulowania należności w ciągu 7 dni od daty przejazdu do zapłaty pozostanie kwota 176,90 zł. Pasażerka potwierdziła odbiór wezwania wraz z pouczeniem.

(wezwanie do zapłaty (...), k. 22)

4. Tego samego dnia A. M. korzystała również z przewozu pociągiem (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. o numerze (...), na trasie liczącej 70 km od stacji S. do stacji (...). Podczas kontroli dokonanej na stacji W. S. o godz. 09:40 stwierdzono, że nie posiada ona ważnego biletu uprawniającego do przejazdu. W związku z powyższym kontroler wystawił wezwanie do zapłaty opiewające na kwotę należności przewozowej w wysokości opłaty taryfowej za przejazd w kwocie 18,60 zł oraz opłaty dodatkowej w kwocie 210,00 zł, łącznie 228,60 zł, płatne w ciągu 14 dni. W wezwaniu do zapłaty wskazano także, że w razie uregulowania należności w ciągu 7 dni od daty przejazdu do zapłaty pozostanie kwota 186,60 zł. Pasażerka potwierdziła odbiór wezwania wraz z pouczeniem.

(wezwanie do zapłaty (...), k. 21)

5. Wysokość opłaty za przejazd oraz opłaty dodatkowej wynikała z obowiązującej na dzień wystawienia wezwania Taryfy Przewozowej (...) ((...)) oraz Regulaminu odprawy oraz przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez (...) ((...)). Zgodnie z tym regulaminem (§ 5 ust. 3 pkt 1 i 2) umowę przewozu zawiera się poprzez nabycie odpowiedniego biletu na przejazd/przewóz oraz zalegalizowanie/aktywację okazanego biletu.

(taryfa przewozowa wraz z załącznikami, k. 7-8, regulamin, k. 8v.)

6. A. M. nie uiściła ww. należności w terminie.

(bezsporne)

7. W dniu 27 grudnia 2021 r. pomiędzy (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. jako Sprzedającym a (...) – Finanse sp. z o.o. z siedzibą w W. jako Kupującym została zawarta w formie pisemnej umowa sprzedaży wierzytelności, na mocy której sprzedający sprzedał kupującemu wymagalne wierzytelności wskazane w załączniku nr 1 do umowy obejmujące m.in. ww. wierzytelności przysługujące od A. M. z tytułu opłaty przewozowej w wysokości 18,60 zł oraz 8,90 zł oraz opłat dodatkowych w kwocie po 210,00 zł.

(umowa sprzedaży wierzytelności wraz z załącznikiem nr 1, k. 9-10, 12-14, pełnomocnictwo i oświadczenie, k. 10v.-11)

8. (...) – Finanse sp. z o.o. z siedzibą w W. poniosła koszt 12,20 zł tytułem przesłanych przesyłek rejestrowanych i nierejestrowanych skierowanych do A. M.

(aneks nr (...) do umowy współpracy z (...), k. 15, oświadczenie o wysłaniu przesyłek nierejestrowanych i poleconych, k. 17, zestawienie ilościowe przesyłek nierejestrowanych, k. 18-19, cennik usług Poczty Polskiej S.A., k. 20)

Omówienie dowodów

9. Sąd ustalił powyższy stan faktyczny w oparciu o twierdzenia strony powodowej o okolicznościach faktycznych przytoczonych w pozwie. W razie spełnienia się przesłanek do wydania wyroku zaocznego twierdzenia te zgodnie z art. 339 § 2 k.p.c. korzystały z domniemania prawdziwości. Nadto okoliczności te nie budziły wątpliwości oraz znajdowały odzwierciedlenie w przedłożonych przez powoda dokumentach prywatnych (art. 245 k.p.c.) i wydrukach (art. 309 k.p.c.).

Ocena prawna

10. Powództwo zostało oddalone wyrokiem zaocznym.

Podstawa do wydania wyroku zaocznego

11. Zgodnie z art. 339 § 1 k.p.c. Sąd może wydać wyrok zaoczny na posiedzeniu niejawnym, gdy pozwany w wyznaczonym terminie nie złożył odpowiedzi na pozew. W niniejszej sprawie, odpis pozwu wraz załącznikami został doręczony pozwanej w dniu 29 grudnia 2022 r. (k. 54). W terminie zakreślonym przez Sąd pozwana nie złożyła jednak odpowiedzi na pozew.

12. Ponadto nie zaszła żadna z okoliczności wymienionych w art. 340 k.p.c. (pозwana nie żądała przeprowadzenia rozprawy w swej nieobecności, nie składała też w sprawie ustnych ani pisemnych wyjaśnień). W związku z powyższym zaistniały podstawy do wydania wyroku zaocznego w niniejszej sprawie.

Oddalenie powództwa – umowa przewozu a przedawnienie roszczenia

13. Powództwo podlegało oddaleniu, gdyż Sąd uznał, że roszczenie dochodzone niniejszym pozwem jest przedawnione. Powyższe Sąd wywodzi przede wszystkim z treści wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 listopada 2019 r. o sygn. C -349/18, którego treść została przytoczona poniżej.

14. Argumentując powyższe stanowisko, na wstępie należy zaznaczyć, iż wbrew twierdzeniom powoda, pozwaną łączyła z przewoźnikiem (poprzednikiem prawnym powoda) umowa przewozu.

15. Powód argumentując swoje żądanie w sprawie powoływał się bowiem m.in. na treść art. 16 ustawy – Prawo przewozowe, w którym wskazano, że umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego warunków dostępu do środka transportowego, a w razie ich nieustalenia - przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym. Dodatkowo z treści § 5 ust. 3 regulaminu przewoźnika wynikało, że umowę przewozu można zawrzeć przez nabycie odpowiedniego biletu na przejazd/przewóz albo zalegalizowanie/aktywację okazanego biletu (k. 8v.).

16. Wskazane przepisy ustawy muszą być jednak wykładane w zgodzie z prawem unijnym, w szczególności treścią art. 3 ust. 8 rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 PE i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym i jego interpretacją przedstawioną w wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 listopada 2019 r. wydaną w sprawach połączonych od C-349/18 do C-351/18, z której wynika, że umowa przewozu w rozumieniu tego przepisu dotyczy „sytuacji, w której pasażer wsiada do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży bez uprzedniego zakupu biletu” (pkt 49). Trybunał wskazał jednocześnie, że przedsiębiorstwo, które daje wolny dostęp do swoich pociągów i pasażera, który wsiada do takiego pociągu w celu odbycia podróży, należy uznać za strony „umowy przewozu” w rozumieniu tego rozporządzenia, od momentu gdy tylko pasażer znajdzie się w pociągu, natomiast bilet na przewóz jest jedynie instrumentem stanowiącym materialny wyraz umowy przewozu (pkt 47 i 48 wyroku). Gdyby bowiem można było uznać, że taki podróżny, z tego tylko powodu, że nie posiada biletu w momencie wchodzenia na pokład pociągu, nie jest stroną stosunku umownego z przedsiębiorstwem kolejowym, które pozostawiło swoje pociągi do swobodnego dostępu, pasażer ten mógłby, w przypadku wystąpienia okoliczności, za które nie można mu przypisać odpowiedzialności, być pozbawiony praw, które rozporządzenie to wiąże z zawarciem umowy przewozu, co naruszałoby cel ochrony pasażerów w ruchu kolejowym realizowany przez to rozporządzenie (pkt 51).

17. Warto odnotować, że w motywie (2) do Rozporządzenia nr 1371/2007 zwrócono uwagę, że art. 153 TuWE (obecnie art. 12 TfUE) i strategia polityki ochrony konsumentów stawiają za cel osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów w dziedzinie przewozów. Aktualnie art. 169 ust. 1 TfUE wymienia jako cele, do których dąży Unia w dziedzinie ochrony konsumentów, popieranie interesów konsumentów i zapewnianie wysokiego poziomu ochrony konsumentów.

18. W przypadku zaistnienia kolizji pomiędzy normami prawnymi wynikającymi z przepisów ustawy krajowej a przepisami rozporządzenia unijnego, ustanowionymi w oparciu o ratyfikowaną umowę konstytuującą organizację międzynarodową, pierwszeństwo mają przepisy prawa unijnego, które należy stosować bezpośrednio. Powyższe wynika z treści art. 91 ust. 3 Konstytucji, jak i art. 288 akapit 2 Traktatu o Funkcjonowaniu UE. W praktyce oznacza to, iż jeżeli przepisy ustawy w sposób odmienny regulują daną kwestię od przepisów prawa unijnego, pierwszeństwo ma prawo unijne. Poza tym przepisy prawa krajowego – w tych dziedzinach, w których Unia i państwa członkowskie współdzielą kompetencję do wydawania regulacji prawnych – muszą być wykładane w zgodzie z prawem unijnym jako nadrzędnym w stosowaniu przez państwa członkowskie UE. Do kompetencji dzielonych pomiędzy Unią a państwami członkowskimi należy zarówno dziedzina ochrony konsumentów, jak i transportu (art. 4 ust. 2 pkt f) i g) TFUE).

19. Zasada „prounijnej” wykładni przepisów krajowych, choć najczęściej przywoływana w kontekście przepisów krajowych mających na celu realizację dyrektyw unijnych (jako aktów, które z zasady nie wywołują bezpośrednich skutków prawnych, w przeciwieństwie do rozporządzeń), nie ogranicza się jednak do tego najczęstszego przypadku. Nakaz możliwie spójnej wykładni i stosowania prawa unijnego i krajowego wynika z zasady lojalnej współpracy wyrażonej w art. 4 ust. 3 TUE, która rozciąga się nie tylko na lojalną transpozycję dyrektyw do prawa krajowego, lecz obejmuje całość zadań traktatowych, zobowiązań wynikających z Traktatów i aktów prawnych instytucji unijnych oraz środków zagrażających urzeczywistnieniu celów Unii.

20. Z powyższych względów Sąd uznaje za nieodzowne, aby interpretacji przepisów ustawy – prawo przewozowe dokonywać zgodnie z obowiązującymi regulacjami unijnymi w tej dziedzinie, czyli wymienionym wyżej rozporządzeniu 1371/2007. A skoro to rozporządzenie ma stanowić środek do celu jakim jest m. in. wysoki poziom ochrony konsumentów korzystających z przejazdów kolejowych, to również przepisy prawa krajowego muszą być w tym celu wykładane i stosowane dla zapewnienia spójności z regulacjami unijnymi – wyższego rzędu niż ustawa (art. 91 ust. 3 Konstytucji RP).

21. Skoro więc w przywołanym wyżej wyroku z dnia 7 listopada 2019 r. TSUE wypowiedział się, że sytuacja, w której pasażer wsiada do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży bez uprzedniego zakupu biletu wchodzi

w zakresie pojęcia „umowy przewozu” w rozumieniu art. 3 ust. 8 rozporządzenia 1371/2007, to tak samo należy oceniać to zachowanie pod kątem zawarcia umowy przewozu na gruncie art. 16 ust. 1 ustawy – Prawo przewozowe.

22. Art. 16 ust. 1 ustawy przewiduje, że w braku ustalenia chwili zawarcia umowy przewozu przez przewoźnika w regulaminie („warunków dostępu do środka transportowego”) do zawarcia umowy wystarczy samo zajęcie miejsca w środku transportowym, ale przedsiębiorca może jednak ustalić, że zawarcie umowy następuje dopiero z chwilą nabycia biletu przed rozpoczęciem podróży. Taka kompetencja jest jednak sprzeczna z realizacją celów, jakie stawia rozporządzenie 1371/2007 i art. 169 ust. 1 TFUE. Prowadzi bowiem do tego, że to samo zachowanie podróżnego – wejście do swobodnie dostępnego środka transportu – może być różnie interpretowane w zależności od jednostronnej decyzji przedsiębiorcy (przewoźnika) jako zawarcie umowy lub nie. Jednostronna decyzja przedsiębiorcy przekłada się więc na to, czy podróżny bez biletu korzysta z ochrony przysługującej konsumentom, czy też nie. Widocznie zagraża to celowi zapewnienia wysokiego poziomu ochrony konsumentów, skoro – w świetle przepisów prawa krajowego – nie ma przeszkód do tego, by przedsiębiorca wprowadzał bardziej korzystne dla siebie postanowienia regulaminu przewozu i w ten sposób pozbawiał podróżnych statusu prawnego konsumentów (a co za tym idzie – daleko idącej ochrony).

23. Z uwagi na powyższe Sąd, dokonując interpretacji art. 16 ust. 1 ustawy w zgodzie z art. 3 ust. 8 rozporządzenia 1371/2007, uznaje, że do zawarcia umowy przewozu z przewoźnikiem kolejowym dochodzi już z chwilą wejścia podróżnego do swobodnie dostępnego pociągu w celu odbycia podróży, nawet jeśli uprzednio nie kupił on biletu na przejazd. Opłata dodatkowa z kolei ma charakter zryczałtowanego odszkodowania za naruszenie obowiązków umownych przez podróżnego.

24. Przekładając powyższe fakty niniejszej sprawy - pozwana decydując się więc na zajęcie miejsca w pociągu wyraziła swoją wolę zawarcia dwóch umów przewozu z przewoźnikiem, nawet jeśli nie uiszczyła opłaty za przejazd i nie kupiła biletu. Zakupienie biletu stanowiłoby bowiem jedynie potwierdzenie tego, że pozwana chciała w istocie skorzystać z usług przewoźnika. Bezsprzecznie pozwana nie wywiązała się przy tym z ciężącego na niej obowiązku świadczenia na rzecz przewoźnika. Brak spełnienia zobowiązania względem przewoźnika nie niwelowało jednak faktu, że obie umowy przewozu istnieją w obrocie prawnym, a pozwana występowała w tych umowach jako konsument w rozumieniu art. 22¹ k.c.

25. W uzasadnieniu swojego żądania powód powoływał się na szereg orzeczeń sądów powszechnych, które w ocenie tut. Sądu nie mają jednak analogicznego zastosowania w rozpatrywanej sprawie. Sąd nie kwestionuje, że prezentują one interpretację art. 16 ustawy – Prawo przewozowe zgodną z jego dosłowną treścią, tyle że dokonywaną w odosobnieniu od obowiązującego prawa unijnego. Argumentacja przedstawiona w cytowanych przez powoda orzeczeniach jest więc niepełna i przez to nie zasługują one na poparcie.

26. Warto również wskazać, że w wyroku Sądu Rejonowego w Koninie z dnia 1 lutego 2019 r. o sygn. akt I C 1368/18, który cytował powód, Sąd orzekając o braku faktycznego zawarcia umowy przewozu między tzw. pasażerem „na gapę” a przewoźnikiem, powoływał się jednocześnie na rozstrzygnięcie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 września 2016 r. w sprawie C-261/15. W wyroku tym Trybunał orzekł, iż „Artykuł 6 ust. 2 zdanie ostatnie załącznika A do Konwencji o międzynarodowym przewozie ((...)), zawartego w załączniku I do rozporządzenia nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie przepisom krajowym przewidującym, iż osoba, która podróżuje pociągiem bez odpowiedniego biletu i która nie uregulowała swojej sytuacji poprzez zapłatę odpowiednich kwot w terminach przewidzianych w tych przepisach, nie jest związana stosunkiem umownym z przedsiębiorstwem kolejowym”.

27. Jednakże należy podkreślić, iż argumentacja przedstawiona ww. wyroku nie może mieć odpowiedniego zastosowania do niniejszej sprawy, gdyż ww. wyrok TSUE z 21 września 2016 r. stanowił odpowiedź na pytanie prejudycjalne zadane przez sąd belgijski dotyczące tego, czy ww. artykuł załącznika do konwencji sprzeciwia się belgijskim przepisom karnym, na podstawie których pasażer kolei bez biletu - który nie uiszcza ceny biletu także w ustawowo przewidzianych terminach - dopuszcza się czynu zabronionego, który wyklucza wszelki stosunek umowny

pomiędzy spółką przewozową a pasażerem kolei, tak że w konsekwencji odmawia się temu pasażerowi powoływania się na właściwe przepisy ochronne prawa europejskiego i krajowego prawa belgijskiego, które odnoszą się do wskazanego (wyłączonego) stosunku umownego z tym konsumentem.

28. Jak trafnie wskazał Sąd Okręgowy w Poznaniu w wyroku z dnia 13 grudnia 2018 r. w sprawie o sygn. XV Ca 1548/18 (Lex nr 2686438), „z samej treści pytania prejudycjalnego wynika, iż w Belgii, inaczej niż w Polsce tzw. jazda na „gapę” jest czynem zabronionym, a więc w tym wypadku przewidziana jest sankcja karnoprawna. Polski ustawodawca natomiast odpowiedzialność z tego tytułu lokuje wyłącznie na gruncie prywatnoprawnym, a przy tym w żadnym z przepisów nie jest tak, by "wykluczał wszelki stosunek umowny". Skoro zaś w prawie polskim na gruncie prywatnoprawnym dochodzi do zawarcia umowy przewozu, to również adekwatne jest określanie relacji przewoźnik-pasażer (osoba fizyczna), jako relacja przedsiębiorca-konsument. Na tym tle nie było wątpliwości, że pozwany zawarł jako konsument umowę przewozu, co też stwierdzone zostało (po w pełni prawidłowej analizie Sądu Rejonowego co do regulacji z zakresu prawa przewozowego, regulaminu przewozu oraz prawa umów) przez okoliczność zajęcia miejsca w pojeździe”.

29. Pozwana w niniejszej sprawie zawarła więc dwie umowy przewozu z przewoźnikiem w dniu 27 lutego 2020 r. kiedy to wsiadła do pociągu (...) sp. z o.o. w celu odbycia podróży. Umowę zawarła więc bezsprzecznie jako konsument (powód nie wskazał żadnej okoliczności, która wskazywałaby na coś przeciwnego – że przejazd pozwanej bez biletu miał związek z jej działalnością zarobkową). W takim przypadku, w związku z treścią art. 117 § 2¹ k.c., Sąd zobligowany jest do zbadania ewentualnego przedawnienia roszczenia wniesionego przeciwko konsumentowi.

30. Jak wynika z treści art. 77 ust. 1 ustawy – Prawo przewozowe z zastrzeżeniem ust. 2 oraz art. 78 roszczenia dochodzone na podstawie ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu przedawniają się z upływem roku, przy czym przedawnienie biegnie dla roszczeń z tytułu zapłaty lub zwrotu należności - od dnia zapłaty, a gdy jej nie było – od dnia, w którym powinna była nastąpić (art. 77 ust. 3 pkt 4 ustawy).

31. Wezwania do zapłaty zostało wystawione pozwanej w dniu 27 lutego 2020 r., z odroczeniem terminu płatności do 14 dni. Stąd też roszczenie powoda (nabywającego w drodze umowy cesji wierzytelność przysługującą przewoźnikowi względem pozwanego) z tytułu zapłaty stało się wymagalne w dniu 13 marca 2020 r. Od tego dnia należy zatem liczyć bieg rocznego terminu przedawnienia, który, zgodnie z art. 112 zd. 1 k.c., upływał z dniem 13 marca 2021 r.

32. Powód zawarł z przewoźnikiem umowę przelewu wierzytelności w dniu 27 grudnia 2021 r. Stąd też należało stwierdzić, że wierzytelności przysługujące powodowi przeciwko pozwanej były przedawnione już w chwili ich nabycia przez powoda. Tym bardziej były one przedawnione w dniu wniesienia pozwu, co nastąpiło 16 maja 2022 r.

33. Należy podkreślić, iż w sprawie nie zaszyły przesłanki z art. 117¹ § 1 k.c., które mogłyby uzasadniać nieuwzględnienie przedawnienia dochodzonego roszczenia. Zgodnie z tym przepisem w wyjątkowych przypadkach sąd może, po rozważeniu interesów stron, nie uwzględnić upływu terminu przedawnienia roszczenia przysługującego przeciwko konsumentowi, jeżeli wymagają tego względy słuszności. Stosownie więc do treści art. 117 § 2¹ k.c., po upływie terminu przedawnienia powód nie może domagać się zaspokojenia roszczenia przysługującego mu przeciwko konsumentowi.

34. Roszczenie dochodzone pozwem jest więc przedawnione, dlatego też powództwo zostało oddalone. Z uwagi na to, że powodowi zwrot kosztów nie przysługiwał jako stronie przegrywającej, a pozwana żadnych kosztów nie poniosła, w wyroku nie umieszczono rozstrzygnięcia o zasądzeniu kosztów na którąkolwiek ze stron.

Zarządzenie: (...)