

DANIEL DĄBROWSKI^a, KINGA MICHAŁOWSKA^b

UWAGI O POTRZEBIE WZMOCNIENIA PRAW PASAŻERÓW W PRZEWOZACH MULTIMODALNYCH W PRAWIE UNII EUROPEJSKIEJ¹

COMMENTS ON THE NEED TO STRENGTHEN THE RIGHTS OF PASSENGERS IN MULTIMODAL TRANSPORT IN EUROPEAN UNION LAW

The article discusses the current issues associated with the development and role of multimodal passenger transport, which is an ecological alternative to individual transport. The basic premise for undertaking the research was the important role of public transport due to the current problem of the climate crisis, the need to reduce CO₂ emissions, and the activities of the European Union supporting its development. The aim of the research conducted by the authors was to identify difficulties related to the application of branch regulations on passenger rights in multimodal passenger transport. The authors analysed the rights of passengers, which in the current legal status are contained in separate regulations for each mode of transport while paying attention to the practical problem of the need to unify these rights when using several modes of transport during one trip. The current legal status causes difficulties in identifying and implementing individual passenger rights and is a significant obstacle to the development of multimodal passenger transport. The research method used is the dogmatic and legal method. The authors review non-normative acts issued by authorities and institutions, reports, and relevant scholarly literature. The article evaluates the regulatory models presented by the European Commission and presents possible solutions to increase the protection of passenger rights in this type of transport. Attention was also drawn to the difficulties associated with the application of the currently applicable branch regulations on passenger rights in multimodal passenger transport. In the summary, proposals for *de lege ferenda* in the form of a new regulation on passenger rights in multimodal transport are presented. The need for change resonates in the context of the growing environmental awareness of passengers seeking alternatives to individual transport in the form of safe travel by public transport and in light of attempts being made by the carriers themselves to introduce such solutions under internal regulations.

Keywords: multimodal transport; transport; passenger rights; sustainable and smart mobility

^a University of Szczecin, Poland / Uniwersytet Szczeciński, Polska
daniel.dabrowski@usz.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0003-3072-5267>

^b Krakow University of Economics, Poland /
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Polska
michalok@uek.krakow.pl, <https://orcid.org/0000-0002-2133-8110>

¹ Artykuł powstał w ramach stażu naukowego odbywanego przez dr. D. Dąbrowskiego w Katedrze Prawa Cywilnego, Gospodarczego i Prywatnego Międzynarodowego, w Instytucie Prawa Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, pod opieką naukową dr hab. Kingi Michałowskiej, prof. UEK.

Artykuł omawia aktualne zagadnienia rozwoju i roli pasażerskich przewozów multimodalnych stanowiących ekologiczną alternatywę dla transportu indywidualnego. Podstawową przesłanką podjęcia badań była istotna rola transportu zbiorowego z uwagi na aktualny problem kryzysu klimatycznego, konieczność ograniczenia emisji CO₂ oraz działań Unii Europejskiej wspierających jego rozwój. Celem prowadzonych przez autorów badań była identyfikacja trudności związanych ze stosowaniem gałęziowych rozporządzeń dotyczących praw pasażera w multimodalnych przewozach pasażerskich. Autorzy poddali analizie prawa pasażerów, które w obecnym stanie prawnym zawarte są w osobnych dla każdej gałęzi transportu regulacjach, zwracając jednocześnie uwagę na praktyczny problem potrzeby unifikacji tych praw w sytuacji korzystania z kilku gałęzi transportu w czasie jednej podróży. Obecny stan prawny powoduje trudności w identyfikacji i realizacji poszczególnych praw pasażerów oraz jest istotną przeszkodą w rozwoju multimodalnych przewozów pasażerskich. Zastosowaną metodą badawczą jest metoda dogmatycznoprawna. Autorzy dokonują przeglądu nienormatywnych aktów wydawanych przez organy i instytucje, raportów oraz literatury dotyczącej przedmiotu artykułu. W artykule dokonano oceny modeli regulacji zaprezentowanych przez Komisję Europejską, przedstawiono możliwe rozwiązania zwiększające ochronę praw pasażerów w tego rodzaju przewozach. Zwrócono również uwagę na trudności związane ze stosowaniem obowiązujących obecnie gałęziowych rozporządzeń dotyczących praw pasażera w multimodalnych przewozach pasażerskich. W podsumowaniu przedstawiono propozycje regulacji *de lege ferenda* w formie nowego rozporządzenia w zakresie praw pasażerów w przewozach multimodalnych. Potrzeba wprowadzenia zmian wybrzmiewa w kontekście rosnącej świadomości ekologicznej pasażerów poszukujących alternatywnych dla transportu indywidualnego sposobów bezpiecznego podróżowania transportem zbiorowym oraz podejmowanych przez samych przewoźników prób wprowadzenia takich rozwiązań w ramach regulacji wewnętrznych.

Słowa kluczowe: przewozy multimodalne; transport; prawa pasażera; zrównoważona i inteligentna mobilność

I. WSTĘP

Pojęcie przewozu (transportu) multimodalnego dotyczy przewozów wykonywanych środkami transportu pochodzącymi z co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu. Tego typu transport ma stosunkowo długą historię w odniesieniu do przewozów towarowych, a jego rola gwałtownie wzrosła w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku w związku z tzw. rewolucją kontenerową². W przewozach pasażerskich zyskuje na znaczeniu dopiero w ostatnim dziesięcioleciu. Rozwój multimodalnych przewozów pasażerskich wspierany jest przez Unię Europejską, która – w obliczu kryzysu klimatycznego – stara się zachęcać obywateli do korzystania ze środków transportu zbiorowego. Temu samemu celowi służyły podejmowane od przełomu wieków działania instytucji unijnych zmierzające do zapewnienia pasażerom korzystającym ze środków transportu zbiorowego pewnego minimum praw związanych z odbywaną podróżą. Prace w tym zakresie prowadzone były odrębnie w odniesieniu do każdej z gałęzi transportu i zaowocowały wydaniem osobnych aktów prawnych³.

² Levinson (2016): 271–278.

³ Jeszcze w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku wydano pierwsze rozporządzenie dotyczące praw pasażerów w transporcie lotniczym, a od 2001 r. prowadzono prace nad prawami pasażerów w pozostałych gałęziach transportu. Na temat rozwoju prawa ochrony pasażera

Nie dokonano więc unifikacji praw pasażerów we wszystkich gałęziach transportu. Stanowi to pewną przeszkodę w rozwoju multimodalnych przewozów pasażerskich, do których istoty należy korzystanie z kilku rodzajów transportu w czasie jednej podróży.

Celem niniejszego artykułu jest identyfikacja trudności związanych ze stosowaniem gałęziowych rozporządzeń dotyczących praw pasażera w multimodalnych przewozach pasażerskich. Skrótowo przedstawiono zatem istniejący system ochrony praw pasażera oraz wskazano na szare strefy i luki występujące w sytuacji, gdy pasażer wykorzystuje różne gałęzie transportu podczas jednej podróży. Zaprezentowano także możliwe rozwiązania dotyczące praw pasażerów w przewozach multimodalnych, a w szczególności dokonano oceny modeli regulacji zaprezentowanych przez Komisję Europejską. Rozważania szczegółowe poprzedzono uwagami na temat roli multimodalnych przewozów pasażerskich oraz ich typów. Ze względu na to, że rozporządzenia dotyczące praw pasażerów nie dotyczą przewozów miejskich oraz podmiejskich, niniejsze opracowanie nie odnosi się do tego typu przewozów, choćby miały one charakter multimodalny.

Zastosowaną metodą badawczą jest metoda dogmatycznoprawna. Autorzy dokonali także przeglądu nienormatywnych aktów wydawanych przez organy i instytucje, raportów oraz literatury dotyczącej przedmiotu artykułu.

II. MULTIMODALNE PRZEWOZY PASAŻERSKIE JAKO ELEMENT STRATEGII NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ I INTELIGENTNEJ MOBILNOŚCI

Pojęcie „przewozy multimodalne” stosowane było w dokumentach Unii Europejskiej przez długi czas tylko w kontekście przewozu towarów⁴. Na przewozy pasażerskie spoglądano wyłącznie gałęziowo, co zresztą znalazło odzwierciedlenie w metodzie regulacji praw pasażerów – w odrębnych rozporządzeniach dotyczących poszczególnych gałęzi transportu. Dopiero w komunikacie z 2011 r., stanowiącym podsumowanie wysiłków związanych z regulacją ochrony pasażera⁵, dostrzeżono znaczenie multimodalnego transportu pasa-

por. Gospodarek (2011): 55–68; Ambrożuk (2014): 11–24; Ilešič (2021): 32–48. Zob. także uwagi w punkcie III.

⁴ Por. np. Commission for the European Communities, White paper. European transport policy: time to decide, Brussels 12.09.2001, COM(2001) 370 final. Również w Białej Księdze z 2011 r. pojęcie transportu multimodalnego odnoszone jest głównie do przewozu towarów, choć czasami używane jest także w szerszym znaczeniu, które wydaje się obejmować przewóz pasażerów. Por. Komisja Europejska, Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela 28.03.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna: 7 i 15.

⁵ Komisja Europejska, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady. Europejska wizja dotycząca pasażerów: Komunikat w sprawie praw pasażerów we wszystkich środkach transportu, Bruksela 19.12.2011, KOM(2011) 898 wersja ostateczna.

żerskiego. Zwrócono wówczas uwagę, że intermodalność⁶ zwiększa skuteczność ochrony pasażera, ułatwia podróże, a zwłaszcza zmianę jej planu w razie masowych zakłóceń transportu. Wskazano także na potrzebę dostosowania „ram legislacyjnych dotyczących praw pasażerów, aby rozwiązać kwestię zakłóceń w punktach przesiadkowych podczas podróży różnymi środkami transportu”⁷. Do komunikatu z 2011 r. nawiązała także rezolucja Parlamentu Europejskiego z 2012 r.⁸, w której silnie zaakcentowano zagadnienia związane z intermodalnością, m.in. przez stanowcze wezwanie Komisji do „kontynuowania wysiłków w na rzecz stworzenia europejskiego multimodalnego mechanizmu planowania podróży, uznawanego za element niezbędny do utworzenia inteligentnych systemów transportowych [...]”. Zarówno w komunikacie, jak i w rezolucji wspomniano również o potrzebie promowania tzw. biletów bezpośrednich oraz biletów zintegrowanych. Tej kwestii w całości poświęcony był kolejny dokument Komisji zatytułowany „Plan działania dotyczący dostarczania w całej UE usług w zakresie informacji, planowania i zakupu biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych”⁹. W dokumencie tym skupiono się na roli informacji oraz usług planowania, pozwalających pasażerowi na wybór takiego sposobu podróżowania, który najlepiej odpowiada jego potrzebom (w odniesieniu do środka transportu, trasy, kosztów, czasu podróży oraz wpływu podróży na środowisko)¹⁰, a także powrócono do idei multimodalnych zintegrowanych systemów biletowych¹¹.

W kolejnych dokumentach Unii Europejskiej szczególnie mocno akcentuje się aspekt środowiskowy przewozów multimodalnych (towarowych i pasażerskich). Dotyczy to zwłaszcza komunikatów Komisji Europejskiej z 2016¹² oraz z 2020 r.¹³ Zgodnie z tym drugim komunikatem system multimodalnej mobilności jest jednym z filarów unijnego podejścia do transportu, które zapewnić ma m.in. ograniczenie emisji dwutlenku węgla oraz zapewnienie bardziej

⁶ W dokumencie tym terminy „intermodalność” i „multimodalność” (oraz pochodne tych terminów) stosowane są zamiennie. W kolejnych dokumentach termin „intermodalność” zastąpiony został terminem „multimodalność”.

⁷ KOM(2011) 898: 16.

⁸ Parlament Europejski, Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 23 października 2012 r. w sprawie praw pasażerów we wszystkich środkach transportu (2012/2067(INI)), Dz. Urz. UE CE 68 z 7.03.2014: 2–6.

⁹ European Commission, Commission staff working document. Towards a roadmap for delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services, Brussels 13.06.2014, SWD(2014) 194 final.

¹⁰ SWD(2014) 194 final: 2.

¹¹ SWD(2014) 194 final: 3. Por. także rezolucję Parlamentu Europejskiego dotyczącą tych kwestii: Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 7 lipca 2015 r. w sprawie stworzenia multimodalnych zintegrowanych systemów biletowych w Europie (2014/2244(INI)), Dz. Urz. UE C 265 z 11.08.2017: 2–6.

¹² Komisja Europejska, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej, Bruksela 20.07.2016, COM(2016) 501 final: 4–5.

¹³ Komisja Europejska, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości, Bruksela 9.12.2020 r., COM(2020) 789 final.

zrównoważonego charakteru sektora¹⁴. Tworzenie takiego systemu wymaga m.in. budowy wysokiej jakości sieci transportowej „z przewozami kolejowymi dużych prędkości na krótkich dystansach i usługami ekologicznego lotnictwa [...] na dłuższych trasach”¹⁵. Ponownie zwrócono także uwagę na rolę planowania podróży multimodalnych oraz zakupu biletów¹⁶.

Analiza dokumentów stworzonych przez instytucje Unii Europejskiej skłania do wniosku, że pojęcie przewozów multimodalnych oraz termin „multimodalność” rozumiane są na ich gruncie szeroko. „Multimodalność” jest przy tym w dokumentach unijnych słowem kluczem o jednoznacznie pozytywnym zabarwieniu. Multimodalnym może być nazwany tylko taki przewóz, który wpisuje się w politykę zrównoważonego transportu. Chodzi zatem o korzystanie głównie ze środków transportu zbiorowego lub „zielonych” środków transportu (rower, pojazdy elektryczne, zwłaszcza współdzielone, i inne formy tzw. mikromobilności). Zgodnie z polityką Unii Europejskiej wspieranie tak rozumianych przewozów multimodalnych ma się odbywać na kilku płaszczyznach. Niezbędne są inwestycje infrastrukturalne – rozbudowa sieci transportowej (zwłaszcza linii kolejowych) oraz modernizacja węzłów przesiadkowych. Dużą rolę mają odegrać nowe innowacyjne rozwiązania dotyczące wspólnych i zbiorowych usług w zakresie mobilności (zwłaszcza w miastach). Konieczny jest także rozwój usług planowania podróży multimodalnych i zintegrowanych systemów biletowych. Jednym z elementów wsparcia powinna być także zmiana przepisów dotyczących ochrony pasażera, tak by lepiej odpowiadały one specyfice podróży wykonywanej różnymi środkami transportu.

Wsparcie przewozów multimodalnych w ramach Unii Europejskiej obejmuje dwa typy takich przewozów:

1) gdy na każdy przewóz tworzący łącznie przewóz multimodalny zawiera się odrębna umowa;

2) gdy przewóz multimodalny odbywa się na podstawie jednej umowy zawartej między pasażerem a przewoźnikiem.

W przypadku pierwszego z typów multimodalnych przewozów pasażerskich można wyróżnić jeszcze co najmniej dwa warianty¹⁷:

a) gdy pasażer sam dokonuje wyboru przewoźników, z którymi zawiera umowę (a zatem samodzielnie „składa” sobie podróż multimodalną);

b) gdy pasażer zawiera umowy z jednym przewoźnikiem lub pośrednikiem oferującym produkt multimodalny (pośrednik działa wówczas w imieniu dwóch przewoźników, ewentualnie przewoźnik działa w imieniu własnym i innego przewoźnika).

Największe znaczenie na rynku przewozów multimodalnych mają przewozy zawierające odcinek lotniczy, tzn. kolejowo-lotnicze oraz autobusowo-lotnicze. Pewną rolę odgrywają także przewozy autobusowo-kolejowe. Przewozy

¹⁴ COM(2000) 789 final: 9.

¹⁵ COM(2000) 789 final: 9–10.

¹⁶ COM(2000) 789 final: 17.

¹⁷ Brunagel et al. (2019): 9.

multimodalne z udziałem statków żeglugi śródlądowej (promów) czy statków morskich są rzadkością¹⁸.

Trudności związane ze stosowaniem przepisów dotyczących ochrony pasażera mogą wystąpić w każdym wariantcie multimodalnego przewozu pasażerskiego oraz niezależnie od zastosowanych środków transportu.

III. GAŁĘZIOWY SYSTEM OCHRONY PRAW PASAŻERA A PRZEWOZY MULTIMODALNE

Jak wspomniano we wstępie, system ochrony pasażera w Unii Europejskiej ma charakter gałęziowy. Składa się na niego obecnie siedem rozporządzeń. Prawa pasażerów korzystających z kolei¹⁹, autobusów (autokarów)²⁰ i statków morskich²¹ regulowane są w odrębnych rozporządzeniach dotyczących każdej z tych gałęzi transportu. Jedno rozporządzenie odnosi się łącznie do transportu morskiego i żeglugi śródlądowej²². Prawa pasażerów lotniczych uregulowane są natomiast w trzech rozporządzeniach²³. Zakres materii regulowanej rozporzą-

¹⁸ Por. także European Commission, Inception Impact Assessment. Rights of passengers in multimodal transport, 22.12.2016, https://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2017_move_005_passenger_rights_multimodal_transport_en.pdf [dostęp: 18.11.2022]: 2–3. W opracowaniu tym wskazano przykłady oferowanych na rynku produktów multimodalnych łączących przewozy różnymi gałęziami transportu, por. Brunagel et al. (2019): 11.

¹⁹ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007: 14, sprost. Dz. Urz. UE L 70 z 14.03.2009: 47 i sprost. Dz. Urz. UE L 238 z 6.09.2013: 23), które od 7 czerwca 2023 r. zostanie zastąpione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z 29 kwietnia 2021 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021: 1–52). Na temat pierwszego z tych rozporządzeń patrz w szczególności: Stec (2010): 969–985; na temat nowego rozporządzenia: Ambrożuk-Wesołowska (2022): 15–27.

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011: 1–12). Por. na temat tego rozporządzenia: Stec (2012): 433–449.

²¹ Rozporządzenie nr 392/2009 z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009: 24–46).

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010: 1).

²³ Są to: rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz. Urz. WE L 285 z 17.10.1997: 1, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 3: 489); rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004: 1, Polskie Wydanie Specjalne 2004, rozdz. 7, t. 8: 10) oraz rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. Urz. UE L 204 z 26.07.2006: 1).

dzeniami jest podobny w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu i obejmuje w szczególności:

- 1) odpowiedzialność przewoźnika za życie i zdrowie pasażera²⁴;
- 2) obowiązki informacyjne ciążyące na przewoźniku;
- 3) obowiązki przewoźnika w razie odwołania podróży, jej opóźnienia lub innych zakłóceń podróży (w szczególności tzw. obowiązek opieki nad pasażerem oraz zapłaty odszkodowania w razie odwołania lub dużego opóźnienia);
- 4) prawa pasażerów niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej;
- 5) zasady rozpoznawania skarg.

Przyjęte w poszczególnych rozporządzeniach rozwiązania dotyczące praw pasażerów i skorelowanych z nimi obowiązków przewoźników różnią się. Najdalej idące są różnice dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie pasażera oraz za jego bagaż. Wynika to z przyjętej przez prawodawcę unijnego techniki inkorporacji przepisów konwencji międzynarodowych dotyczących tych kwestii. W tym zakresie prawo unijne dziedziczy więc gałęziową naturę regulacji międzynarodowych, które cechują się znacznymi odmiennosciami. Rozbieżności w tym zakresie nie stoją jednak na przeszkodzie w stosowaniu do multimodalnych przewozów pasażerskich przepisów normujących wskazane kwestie. W praktyce zawsze bowiem można ustalić, na jakim etapie przewozu doszło do zdarzenia powodującego odpowiedzialność przewoźnika za życie lub zdrowie pasażera, co pozwala na zastosowanie odpowiedniego reżimu dotyczącego danej gałęzi transportu²⁵. Podobnie należy ocenić odpowiedzialność za bagaż pasażera, choć w tym przypadku nie można zupełnie wykluczyć trudności w określeniu, na którym odcinku nastąpiła szkoda w bagażu.

Także jednak w odniesieniu do materii, która nie została ujednoczona na poziomie międzynarodowym, a zatem która mogłaby być swobodnie regulowana przez organy Unii Europejskiej, istnieją rozbieżności w unormowaniu poszczególnych praw pasażerów i obowiązków przewoźnika. Istnienie tych rozbieżności stanowi utrudnienie w stosowaniu przepisów rozporządzeń, gdy pasażer podczas jednej podróży korzysta z więcej niż jednego środka transportu. Poziom ochrony praw pasażera w przewozach multimodalnych może być ograniczony także z tego względu, że rozporządzenia skupiają się wyłącznie na jednej gałęzi transportu. W raporcie przygotowanym na zlecenie Komisji Europejskiej w 2019 r. wskazano na cztery obszary, w których mogą występować trudności związane z korzystaniem przez pasażera z przewozów multimodalnych²⁶.

²⁴ Zagadnienie to nie jest jednak uregulowane w ogóle w odniesieniu do przewozów statkami żeglugi śródlądowej, a w przewozach autobusowych (autokarowych) jedynie szczątkowo. Por. art. 7 rozporządzenia 181/2011.

²⁵ Zagadnienie odpowiedzialności za szkodę niezlokalizowaną jest natomiast jednym z węzłowych problemów multimodalnych przewozów towarowych. W tego typu przewozach (zwłaszcza gdy towar przewożony jest w kontenerze), jeśli doszło do szkody lub zaginięcia towaru, nie zawsze możliwe jest ustalenie, na którym odcinku powstała szkoda, a w związku z tym – jaki reżim znajduje zastosowanie do odpowiedzialności przewoźnika.

²⁶ Por. także European Commission, Inception Impact Assessment. Rights of passengers: 2; Brunagel et al. (2019): 11–12.

Po pierwsze, odmienne unormowanie prawa do niedyskryminacji w dostępie do transportu w poszczególnych jego gałęziach może skutkować utrudnieniem lub uniemożliwieniem ukończenia podróży przez pasażera, zwłaszcza w odniesieniu do pasażerów niepełnosprawnych oraz o ograniczonej sprawności ruchowej. Może się bowiem zdarzyć, że pasażer zostanie przyjęty do pierwszego środka transportu, natomiast spotka się z usprawiedliwioną odmową przyjęcia do kolejnego. Personel pierwszego przewoźnika wykonującego przewóz nie ma natomiast obowiązków informacyjnych dotyczących warunków dostępu do transportu na kolejnym etapie podróży multimodalnej.

Po drugie, brak reguł dotyczących przewozów multimodalnych utrudnia dochodzenie roszczeń przez pasażerów korzystających z takich przewozów. Krajowe organy wykonawcze udzielające pomocy pasażerom zajmują się zwykle jedną gałęzią transportu. Pasażer może mieć zatem wątpliwości, do którego z organów się zwrócić. Ponadto nieunormowanie przewozów multimodalnych może prowadzić do nierównego poziomu ochrony w poszczególnych państwach członkowskich ze względu na odmienne przyjęte przez nie interpretacje.

Po trzecie, odmienne zasady odpowiedzialności przewoźników z tytułu zakłóceń w podróży (odwołania, opóźnienia itp.) mogą powodować, że ochrona pasażera korzystającego z przewozu multimodalnego będzie nieefektywna. Przykładowo, w razie opóźnienia pociągu skutkującego utratą połączenia lotniczego pasażer może dochodzić od przewoźnika kolejowego odszkodowania zryczałtowanego obliczanego tylko na podstawie ceny biletu kolejowego²⁷. Jak się wydaje, dotyczy to także sytuacji, w której pasażer zawarł jedną umowę obejmującą przewóz pociągiem oraz samolotem. Wspomniane odmienności utrudniają też podział odpowiedzialności między przewoźników, którzy wspólnie oferują przewozy multimodalne.

Po czwarte, obowiązki przewoźnika ograniczone są tylko do informowania o prawach pasażera w danej gałęzi transportu oraz przekazywania szczegółowych informacji na wypadek zakłóceń w transporcie. Nie obejmują natomiast aspektów związanych z przewozami multimodalnymi, a dotyczących np. punktów przesiadkowych, schematów i mechanizmów podziału odpowiedzialności itp. Tymczasem, jak trafnie wskazał rzecznik generalny w opinii w sprawie *Irish Ferries Ltd przeciwko National Transport Authority*, transport multimodalny może okazać się korzystną usługą alternatywną w razie zakłócenia podróży²⁸. Rozszerzenie obowiązków informacyjnych przewoźnika w omawianym zakresie mogłoby zatem zwiększyć poziom ochrony pasażera zarówno w razie zakłóceń podróży, jak i wtedy, gdy podróż przebiega bez zakłóceń.

²⁷ Por. Komisja Europejska, Zawiadomienie Komisji. Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady, Dz. Urz. C 214 z 15.06.2016: 17. Nie wyklucza to oczywiście dochodzenia odszkodowania przewyższającego wartość ryczałtu.

²⁸ Opinia rzecznika generalnego M. Szpunara przedstawiona w dniu 4 marca 2021 r., *Irish Ferries Ltd przeciwko National Transport Authority*, Zbiór orzeczeń – Trybunał Sprawiedliwości, EU:C:2021:177: par. 89.

Dokonanie oceny wpływu zidentyfikowanych powyżej trudności na decyzje podejmowane przez pasażerów (czy odbywać podróż prywatnym środkiem transportu, jednym środkiem transportu zbiorowego czy różnymi środkami transportu zbiorowego) nie jest proste. Z badań przeprowadzonych metodą ankietową w roku 2013 wynika, że poziom ochrony, jakiej może oczekiwać pasażer w trakcie podróży multimodalnej, ma niewielki wpływ na wybór przez niego takiego sposobu podróżowania²⁹. Zasadne jest jednak założenie, że ewentualne negatywne doświadczenia pasażerów związane z przewozami multimodalnymi (także w aspekcie poziomu ochrony praw pasażerów) mogą zniechęcać do korzystania z nich. Podniesienie poziomu ochrony przez eliminację wskazanych wyżej „szarych stref” i ograniczenie związanych z nimi zakłóceń podróży może zatem – przynajmniej do pewnego stopnia – zachęcać do korzystania z podróży multimodalnych. Działania prawodawcze w omawianym zakresie mają zatem nie tylko chronić indywidualnego pasażera przez zapewnienie mu bezpiecznej i spokojnej podróży, ale także – a może przede wszystkim – wpływać na podniesienie ogólnego poziomu jakości świadczonych usług i w ten sposób czynić je bardziej atrakcyjnymi. Podobnie jak w przypadku rozporządzeń dotyczących poszczególnych gałęzi transportu, nałożenie na przewoźników pewnych obowiązków związanych z przewozami multimodalnymi może w długiej perspektywie okazać się dla przewoźników korzystne.

IV. PROPOZYCJE UREGULOWANIA PRAW PASAŻERÓW W PRZEWOZACH MULTIMODALNYCH

Już w opracowaniu Komisji Europejskiej z 2016 r.³⁰ zaproponowano cztery możliwe modele uregulowania praw pasażera w przewozach multimodalnych (pakiety regulacyjne). Zostały one następnie nieco zmodyfikowane w studium z 2019 r.³¹

Model pierwszy zakłada samoregulację. Przewoźnicy zainteresowani sprzedażą „produktów multimodalnych” (świadczonych na podstawie jednej lub kilku umów) mieliby dobrowolnie wprowadzić w życie listę dobrych praktyk odnoszących się do przewozów multimodalnych. Praktyki takie mogłyby być uzgodnione na poziomie europejskim przez przedstawicieli zainteresowanych gałęzi transportu i udostępniane przewoźnikom. W takim modelu Komisja Europejska pełniłaby jedynie funkcję wspierającą, zachęcając do przyjmowania dobrych praktyk, pomagając przy ich tworzeniu oraz monitorując ich wdrażanie.

Model drugi zakłada dalej idącą aktywność Komisji, która miałaby eliminować „szare strefy” przez wydawanie niewiążących wytycznych i opinii od-

²⁹ Czynnikiem o zasadniczym znaczeniu (z perspektywy pasażera) są: cena, jakość (czas) połączenia oraz usługi związane z bagażem – możliwość oddania bagażu przewoźnikowi na okres całej podróży; Chiambaretto, Baudelaire, Lavril (2013): 52.

³⁰ European Commission, Inception Impact Assessment. Rights of passengers: 4–5.

³¹ Brunagel et al. (2019): 14–15.

noszących się do rozporządzeń dotyczących praw pasażera w poszczególnych gałęziach transportu³². Komisja identyfikowałaby sytuacje, w których brak jednoznacznych regulacji prowadzi do zakłóceń podróży multimodalnej, i reagowała na nie, poszukując odpowiednich rozwiązań w drodze interpretacji obowiązujących przepisów.

W modelu trzecim przewidziano podjęcie przez Komisję inicjatywy legislacyjnej i wydanie rozporządzenia, które określałoby zakres zastosowania rozporządzeń gałęziowych do poszczególnych odcinków podróży multimodalnej. Jak można się domyślać, polegałoby to na wprowadzeniu zmian w istniejących rozporządzeniach gałęziowych, tak by wyraźnie wskazać, które z nich znajduje zastosowanie w razie podróży składającej się z odcinków wykonywanych różnymi środkami transportu. Zgodnie ze studium z 2019 r. w zmienionych rozporządzeniach gałęziowych należałoby także rozszerzyć obowiązki informacyjne przewoźników i rozszerzyć kompetencje krajowych organów wykonawczych. Uzupełnieniem zmian legislacyjnych miałyby być instrumenty *soft law* oraz nałożenie na przewoźników obowiązku posiadania dodatkowego ubezpieczenia, które pokrywałoby szczególne ryzyka związane z przewozami multimodalnymi.

Model czwarty zakłada natomiast wydanie zupełnie nowego rozporządzenia regulującego prawa pasażerów korzystających z przewozów multimodalnych. Odnosiłoby się ono zarówno do podróży wykonywanych na podstawie jednej umowy, jak i – w określonym zakresie – do podróży wykonywanych na podstawie odrębnych umów „dobieranych” przez pasażera. Zakres regulacji tego rozporządzenia byłby szerszy niż w modelu trzecim. W modelu czwartym zakłada się m.in. stworzenie specjalnego organu na poziomie unijnym, odpowiedzialnego za ochronę pasażera w przewozach multimodalnych. Ochrona pasażera odbywającego podróż na podstawie odrębnych umów (w ramach jednego „produktu multimodalnego”) miałaby być zapewniana zgodnie z przepisami tego z rozporządzeń, które jest dla niej najbardziej korzystne. Podobnie jak w modelu trzecim, nowe rozporządzenie miałoby być uzupełnione instrumentami *soft law*. Przewiduje się także dodatkowe obowiązkowe ubezpieczenie przewoźników.

Z raportu z 2019 r. wynika, że co do zasady najkorzystniejszym rozwiązaniem, zarówno z punktu widzenia przewoźników, ubezpieczycieli, jak i pasażerów byłyby modele trzeci lub czwarty (ewentualnie ich kombinacja)³³. Skutki wprowadzenia każdego z tych pakietów regulacyjnych uzależnione są od tego, czy uda się doprowadzić do wejścia w życie zmienionego rozporządzenia

³² Takie wytyczne zostały wydane przez Komisję w odniesieniu do rozporządzenia 1370/2007 oraz 261/2004, przy czym tylko w tych drugich wytycznych mowa jest o podróżach multimodalnych. Por. Komisja Europejska, Komunikat Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, Dz. Urz. C 92 z 29.03.2014: 1–21 oraz Komisja Europejska, Zawiadomienie Komisji. Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 261/2004: 5–21. Na temat dwuznaczonej roli wytycznych dotyczących rozporządzenia 261/2004 zob. Gospodarek (2020): 215–222, który trafnie nazywa je „normatywną protezą”, wskazując, że nie sprzyjają one dokonywaniu niezbędnych zmian w rozporządzeniu.

³³ Brunagel et al. (2019): 17.

261/2004, które – zgodnie z projektowanymi zmianami – przewiduje m.in. odpowiedzialność operatora lotniczego za cały przewóz na podstawie tego rozporządzenia, jeśli podróż składa się z odcinka lotniczego oraz wykonywanego innym środkiem transportu³⁴. Ocenia się, że jeśli zmiany zostaną przyjęte, najkorzystniejszy byłby model czwarty, w przeciwnym razie – model trzeci³⁵. Jakkolwiek badania wskazują na to, że obydwa modele przyniosłyby korzyści także dla sektora transportu, to jego przedstawiciele preferują modele oparte na samoregulacji lub *soft law*. Natomiast konsumenci i organizacje pasażerów wspierają modele trzeci i czwarty³⁶.

Oceny potencjalnych modeli zawarte w raporcie z 2019 r. wydają się trafne. Trudno przypuszczać, by model zakładający samoregulację mógł być efektywny. Mimo że w długiej perspektywie wzmocnienie ochrony praw pasażera mogłoby okazać się korzystne dla także przewoźników, to jednak w krótszym okresie wiąże się ono ze zwiększonym ryzykiem, koniecznością zaangażowania dodatkowych środków i ponoszenia kosztów. Można założyć, że w odniesieniu do poziomu ochrony pasażera przewoźnicy postrzegają swoje interesy oraz interesy pasażerów jako rozbieżne. Dobrowolnie wdrażane dobre praktyki mogłyby zatem jedynie w niewielkim stopniu wpływać na poprawę sytuacji pasażerów. Wynika to także z tego, że pasażerowie, jak wspomniano powyżej, wybierając usługę, kierują się zwykle innymi czynnikami niż poziom ochrony ich praw. Z punktu widzenia przewoźników wzmocnienie ochrony pasażera nie zwiększałoby zatem atrakcyjności oferowanych przez nich usług. Istnieje więc poważne ryzyko, że dobre praktyki przewoźników miałyby charakter fasadowy i nie przyznawałyby pasażerom praw porównywalnych z tymi, jakie wynikają z rozporządzeń gałęziowych.

Podobnie należy przyjąć, że mało skuteczny byłby model drugi. Luki w rozporządzeniach gałęziowych w zakresie przewozów multimodalnych są tak znaczne, że nie da się ich usunąć w drodze interpretacji istniejących przepisów. Efekt wytycznych interpretacyjnych może być wprawdzie co do zasady doniosły, wytyczne takie nie mogą jednak zastąpić działań legislacyjnych. Brak możliwości istotnego rozciągnięcia przepisów rozporządzeń gałęziowych

³⁴ Por. Komisja Europejska, Wniosek. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu, Bruksela, 13.3.2013, COM(2013) 130 final. Kwestia odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za całą podróż miałyby być uregulowana w nowym art. 3 ust. 4 rozporządzenia, o następującym brzmieniu: „Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 6, niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie tylko do pasażerów przewożonych statkiem powietrznym sklasyfikowanym jako stałopłat o napędzie silnikowym. Jeśli jednak część podróży odbywa się, zgodnie z umową przewozu, z wykorzystaniem innego rodzaju transportu lub śmigłowca, niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie w odniesieniu do całości podróży, a część podróży odbywająca się z wykorzystaniem innego rodzaju transportu uważa się za lot łączony do celów niniejszego rozporządzenia”. Na dzień 29 czerwca 2023 r. projekt nadal oczekuje na stanowisko Rady w pierwszym czytaniu. Szeroko o losach tego projektu i przyczynach jego długotrwałego procedowania por. Gospodarek (2017): 85–97; Pavliha (2021): 103–104.

³⁵ Brunagel et al. (2019): 17.

³⁶ Brunagel et al. (2019): 18.

w drodze interpretacji potwierdza treść wytycznych dotyczących rozporządzenia 261/2004, z których wyraźnie wynika, że „Podróże multimodalne, czyli odbywane co najmniej dwoma środkami transportu w ramach jednej umowy przewozu jako takie nie są objęte rozporządzeniem”³⁷. Nie sposób oczekiwać, by Komisja w kolejnych wytycznych zmieniła swój pogląd w tej kwestii. Z tych względów modele trzeci i czwarty, ewentualnie kombinację tych modeli, należy uznać za najkorzystniejsze z punktu widzenia pasażerów, a w długim okresie także przewoźników³⁸. Trzeba przy tym zauważyć, że model czwarty – zakładający wydanie odrębnego rozporządzenia dotyczącego przewozów multimodalnych – pozwalałby w najwyższym stopniu na promocję przewozów multimodalnych oraz ułatwiałby edukację pasażerów w kwestii przysługujących im praw. Z tego punktu widzenia model ten mógłby być korzystniejszy niż model trzeci.

Ani w opracowaniu z 2016, ani w studium z 2019 r. nie rozważano w ogóle możliwości ujednoczenia praw pasażerów we wszystkich gałęziach transportu. W studium z 2019 r. wspomniano jedynie, że takie rozwiązanie jest mało realistyczne ze względu na to, że wymagałoby ono rewizji całego systemu ochrony praw pasażera³⁹. Nie kwestionując trudności związanych z tak rewolucyjną zmianą, należałoby jednak rozważyć podjęcie działań zmierzających do zapewnienia pasażerom jednolitego poziomu ochrony we wszystkich gałęziach transportu. Takie rozwiązanie miałoby kilka zalet. Uproszczenie systemu ułatwiłoby stosowanie przepisów oraz zwiększyłoby efektywność dochodzenia roszczeń przez pasażerów. Możliwe byłoby usunięcie luk regulacyjnych występujących pomiędzy poszczególnymi etapami podróży. Znacznie łatwiej można by także promować prawa pasażera oraz prowadzić edukację w tym zakresie. Ujednoczenie mogłoby zatem nie tylko wpłynąć na rozwój multimodalnych przewozów pasażerskich, lecz także zachęcić pasażerów do korzystania w większym stopniu z transportu zbiorowego.

Na przeszkodzie ujednoczeniu praw pasażerów nie stoją różnice technologiczne i organizacyjne pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu. Wprawdzie Trybunał Sprawiedliwości w kilku swoich wyrokach podkreślał, że „sytuacja przedsiębiorców działających w różnych sektorach środków transportu nie jest porównywalna, ponieważ zważywszy na ich sposób funkcjonowania, warunki ich dostępności oraz rozłożenie ich sieci, te poszczególne środki transportu nie są zamienne pod względem warunków korzystania z nich”⁴⁰, jednak pogląd taki wyrażany był w celu uzasadnienia wykluczenia możliwości interpretacji przepisów danego rozporządzenia z uwzględnieniem rozwiązań przewidzianych w innych rozporządzeniach. Trybunał podkreślał zatem, że każde z rozporządzeń stanowi – do pewnego stopnia – odrębną całość i pra-

³⁷ Komisja Europejska, Zawiadomienie Komisji. Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 261/2004: 8.

³⁸ Podobnie, jak się wydaje, Erceg, Vasilj (2019): 229.

³⁹ Brunagel et al. (2019): 14.

⁴⁰ Por. wyroki TS: z 10 stycznia 2006 r., *IATA i ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10: pkt 96); z 31 stycznia 2013 r., *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43: pkt 56); z 26 września 2013 r., *ÖBB-Postenverkehr* (C-509/11, EU:C:2013:613: 47).

wodawca Unii mógł ustanowić reguły przewidujące odmienny poziom ochrony pasażerów w poszczególnych gałęziach transportu. Z tego punktu widzenia stanowisko Trybunału jest trafne. Różnice między gałęziami transportu nie powinny jednak wpływać na takie uprawnienia pasażerów, jak prawo do opieki, sposób obliczania odszkodowania w razie odwołania lub opóźnienia, prawo do informacji, prawa pasażerów niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Istotne dla zakresu takich uprawnień mogą być np.: długość podróży, pokonywana odległość lub cena biletu, ale nie rodzaj użytego środka transportu. Chociaż więc prawodawca unijny mógł wprowadzić odmienny poziom ochrony w różnych gałęziach transportu, to trudno znaleźć merytoryczne uzasadnienie takiej decyzji.

V. WNIOSKI

Multimodalne przewozy pasażerskie będą bez wątpienia zyskiwały na znaczeniu. Pozwalają one na wykorzystanie w pełniejszym stopniu środków transportu zbiorowego, co jest niezwykle istotne w dobie dążenia do ograniczenia emisji CO₂. Świadomość wpływu transportu na klimat rośnie wśród przeciętnych obywateli i można oczekiwać, że będzie przekładać się także na wybór sposobu podróżowania. Niewątpliwie istotne znaczenie ma inicjatywa ze strony przewoźników, którzy będą oferowali produkty multimodalne, a także rozwój aplikacji pozwalających na planowanie podróży z uwzględnieniem środków transportu pochodzących z różnych jego gałęzi.

Niewystarczający poziom ochrony pasażerów w przewozach multimodalnych prawdopodobnie nie stanowi podstawowej bariery ich rozwoju, jednak może do pewnego stopnia zniechęcać pasażerów do korzystania z kilku środków transportu zbiorowego podczas jednej podróży. Zwiększenie tego poziomu ochrony wymaga zmian legislacyjnych. Nie można liczyć na to, że samoregulacja dokonywana przez przewoźników lub instrumenty o charakterze *soft law* będą wystarczająco efektywne. Najlepszym rozwiązaniem byłoby wydanie nowego rozporządzenia, które regulowałoby prawa pasażerów w przewozach multimodalnych. Rozporządzenie to powinno znajdować zastosowanie zarówno wtedy, gdy pasażer zawiera jedną umowę, na podstawie której wykonywany jest przewóz środkami transportu pochodzącymi z różnych gałęzi transportu, jak i wtedy, gdy pasażer zawiera odrębne umowy na poszczególne odcinki transportu, jeśli korzysta z przygotowanego przez przedsiębiorcę „produktu multimodalnego”. Rozporządzenie takie powinno regulować co najmniej:

1) obowiązki informacyjne przewoźnika dotyczące dostępu do transportu na każdym poszczególnym etapie przewozu multimodalnego;

2) odpowiedzialność podmiotów uczestniczących w wykonaniu przewozu multimodalnego oraz zasady dochodzenia roszczeń w stosunku do tych podmiotów – zasady odpowiedzialności powinny przy tym gwarantować pasażerowi taki poziom ochrony podczas całego przewozu, jaki wynika z tych przepisów

dotyczących ochrony pasażera w poszczególnych gałęziach transportu, które są dla niego najkorzystniejsze;

3) obowiązki informacyjne przewoźnika dotyczące możliwości skorzystania z alternatywnych gałęzi transportu, zwłaszcza w razie zakłóceń w przewozie;

4) obowiązek wskazania w prawie krajowym organu zajmującego się ochroną praw pasażera w przewozach multimodalnych.

W dłuższej perspektywie prawodawca unijny powinien jednak rozważyć ujednolicenie praw pasażerów we wszystkich gałęziach transportu. Takie działanie mogłoby istotnie wpłynąć na rozwój multimodalnych przewozów pasażerskich oraz zachęcić pasażerów do korzystania w większym stopniu z transportu zbiorowego.

Na koniec należy też zwrócić uwagę, że problem praw pasażerów w przewozach multimodalnych musi zostać unormowany na poziomie Unii Europejskiej. Próba eliminacji „szarych stref” w ochronie pasażerów korzystających z przewozów multimodalnych za pomocą przepisów prawa krajowego niosłaby za sobą istotne ryzyko wejścia w konflikt z rozporządzeniami unijnymi dotyczącymi poszczególnych gałęzi transportu. Doprowadziłaby także do zróżnicowania poziomu ochrony w poszczególnych krajach członkowskich. Z tego względu nie można oczekiwać od ustawodawcy krajowego, by podjął jakiegokolwiek działania w tym zakresie, mimo że istniejący stan prawny jest wysoce niezadowolający.

Bibliografia

- Ambrożuk, D. (2014). Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu* 362: 11–24.
- Ambrożuk-Wesołowska, D. (2022). Will the rail regulation (EU) 2021/782 improve passengers' legal position? *Teka Komisji Prawniczej PAN Oddział w Lublinie* 15(2): 15–27.
- Brunagel, M., Gohel, N., Castella, Ch., Hamrouni, A.F., Protard, L., Mocchi, G. (2019). *Exploratory Study on passenger rights in the multimodal context*, Publication Office of the European Union, Luxembourg.
- Chiambaretto, P., Baudelaire, C., Lavril, T. (2013). Measuring the willingness-to-pay of air-rail intermodal passengers. *Journal of Air Transport Management* 26: 50–54.
- Erceg B.Č., Vasilj, A. (2019). Current Affairs in Passengers Rights Protection in the European Union, *EU and Comparative Law Issues and Challenges* 2: 216–234.
- Gospodarek, J. (2011). Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu* 22: 55–68.
- Gospodarek, J. (2017). Pat legislacyjny w Unii Europejskiej w dziedzinie zmian zakresu odpowiedzialności przewoźników lotniczych. *Problemy Transportu i Logistyki* 4: 85–98.
- Gospodarek, J. (2020). Tendencje zmian w zakresie ochrony praw pasażerów lotniczych w świetle prawa UE i orzecznictwa TS UE. W: *Sektor lotniczy w erze transformacji społecznej i technologicznej: monografia dedykowana prof. Elżbiecie Marciszewskiej* (s. 209–228). Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Ilešič, M. (2021). EU institutions and passenger rights: legislative and judicial development. W: M. Pavliha (ed.), *Transport Law on Passenger Rights* (s. 32–48). London–New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Levinson, M. (2016). *The Box: How The Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. 2nd edn. Princeton: Princeton University Press.

- Pavliha, M. (2021). Carriage by air. W: M. Pavliha (ed.), *Transport Law on Passenger Rights* (s. 78–107). London–New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Stec, M. (2010). Ochrona pasażera w transporcie kolejowym w świetle Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady. W: M. Modrzejewska (red.), *Prawo handlowe XXI wieku. Czas stabilizacji, ewolucji czy rewolucji. Księga jubileuszowa Profesora Józefa Okolskiego* (s. 969–985). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Stec, M. (2012). Ochrona pasażera w transporcie autobusowym w świetle rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 lutego 2011 r. nr 181/2011 dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym. W: F. Zoll (red.), *Rozprawy z prawa własności intelektualnej prawa prywatnego międzynarodowego. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Bogusławowi Gawlikowi* (s. 433–449). Warszawa: Wydawnictwo Lexis Nexis.

