



Opinia prawna

w sprawie zasadności i podstawy prawnej do stosowania przez spółki prowadzące terminale kontenerowe tzw. opłaty manipulacyjnej względem operatorów przewozów intermodalnych

sporządzona przez Beatę Janicką

radcę prawnego, Arbitra i Prezesa Sądu Arbitrażowego przy Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki z siedzibą w Gdyni, Full Member Komisji Prawnej - Advisory Body Legal Matters przy FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) z siedzibą w Zurychu, nauczyciela akademickiego Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie

Zakres opinii prawnej

Operator transportu intermodalnego zwrócił się o wydanie opinii prawnej w przedmiocie zasadności pobierania od operatorów intermodalnych przez terminale kontenerowe¹ tzw. opłaty manipulacyjnej za obsługę pociągów operatorów intermodalnych.

Transport intermodalny w zarysie

Pod pojęciem transportu intermodalnego rozumie się przewóz towarów w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe przy użyciu różnych gałęzi transportu i bez przeładunku samych towarów w zmieniających się gałęziach transportu, na

¹ Ilekroć w treści niniejszej opinii mowa jest o terminalu kontenerowym, rozumie się przez to także spółkę prowadzącą ów terminal.



podstawie jednej umowy przewozu, za którego wykonanie odpowiada jeden podmiot - operator transportu intermodalnego.

Ze względu na charakter użytych środków transportowych wyróżnia się podział przewozów intermodalnych na przewozy szynowo-drogowe, szynowo-drogowo-morskie, szynowo-drogowo-lotnicze, szynowo-drogowo-rzeczne (śródlądowe).

W niniejszej opinii poruszony zostanie wyłącznie przewóz intermodalny kontenerowy szynowo – drogowy.

W dzisiejszej dobie przewóz towarów w kontenerach jest najczęściej spotykanym rodzajem transportu intermodalnego. W kontenerach na wagonach przewożonych jest coraz więcej towarów, które jeszcze niedawno były transportowane wagonami przystosowanymi do ładunków masowych, takich jak: drewno, koks, węgiel, zboże, płyny. Dane Urzędu Transportu Kolejowego wskazują, że masa ładunków w transporcie intermodalnym w 2017 roku wzrosła o 1,9 mln ton w porównaniu do roku 2016. Praca przewozowa wyniosła 5,4 mld tono-km i wzrosła o ok. 1 mld tono-km w porównaniu z rokiem poprzedzającym. Istotnie wzrosła też liczba przewożonych jednostek, jak i TEU - odpowiednio o 130 tys. sztuk i 231 tys. TEU. W strukturze przewożonych jednostek, podobnie jak w latach poprzednich, dominowały kontenery 20 i 40-stopowe, które stanowiły w 2017 roku 91,5% wszystkich przetransportowanych jednostek.² Dodać należy, iż operatorzy i przewoźnicy kolejowi uruchamiają coraz więcej rozkładowych pociągów kontenerowych do/z portów, co bez wątplenia istotnie wpływa na rozwój portowych terminali kontenerowych.

Jedną z kluczowych kwestii prawnych odnoszących się do transportu intermodalnego jest określenie podstawy odpowiedzialności operatora, który, skoro wydaje w ramach

² Dane zebrane przez UTK wskazują na potencjał transportu intermodalnego i dalsze możliwości jego rozwoju. Istotne jest wprowadzenie projektu strategicznego dla wzrostu transportu intermodalnego w najbliższych latach. Szczególnie, że umożliwiał on świetne wykorzystanie transportu kolejowego i drogowego. Te dwa środki transportu powinny więc ze sobą współpracować, a nie konkurować – zaznacza Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego - <https://utk.gov.pl/aktualnosci/13962,Rosnie-zainteresowanie-intermodalem-Rok-2017-najlepszy-w-historii.html>



zawieranej umowy odpowiedni dokument przewozowy, odpowiada wobec zleceniodawcy za wszelkie kwestie związane z transportem i ewentualną utratę lub uszkodzenie ładunku od chwili jego przyjęcia, aż do wydania.

Wyróżnić można różne zasady odpowiedzialności operatora przewozów intermodalnych: 1) odpowiedzialność jednolita na całej trasie przewozu – bez względu na miejsce powstania szkody operator odpowiada według jednolitych zasad za każdą stratę czy uszkodzenie ładunku³, przy czym ustalenie jednolitych zasad odpowiedzialności może odbywać się w jednym z dwóch trybów – przyjęcie przez operatora odpowiedzialności za cały transport, zgodnie z przepisami obowiązującymi w określonej gałęzi transportu, bądź określenie przez operatora własnych zasad odpowiedzialności, innych niż przewidują to przepisy obowiązujące w określonej gałęzi transportu; 2) odpowiedzialność na zasadzie sieci, kiedy to po ustaleniu miejsca powstania szkody operator odpowiada za poszczególne odcinki przewozu na podstawie odrębnych regulacji właściwych dla każdego z nich⁴.

Uregulowania krajowe w przedmiocie przewozów towarów wykonywanych odpłatnie na podstawie umów zostały zawarte w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe. Stanowi ona podstawę prawną odpowiedzialności operatorów transportu intermodalnego.

Transport intermodalny – podejście UE

Transport intermodalny, z uwagi na swój proekologiczny charakter, jest promowany przez Unię Europejską, co także wyraża się poprzez niepobieranie żadnych dodatkowych opłat manipulacyjnych od operatorów transportu intermodalnego przez między innymi porty w Rotterdamie i Hamburgu.⁵ Poświęcona promowaniu transportu

³ Zasada odpowiedzialności zunifikowanej, podobnie jak w przewozach multimodalnych

⁴ Zasada siedzi, podobnie jak w przypadku przewozów multimodalnych.

⁵ https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/general_terms_and_conditions_including_port_tariffs.pdf
oraz informacje własne



kombinowanego, w tym intermodalnego, jest także dyrektywa unijna - Council Directive 92/106/EEC.

Wskazać również wypada na Opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie europejskiej polityki w dziedzinie logistyki (2007/C 97/08) (Dz.U.UE C z dnia 28 kwietnia 2007 r.), jak również na Decyzję Komisji z dnia 12 września 2007 r. w sprawie programu pomocy C 12/06 (ex N 132/05), (notyfikowana jako dokument nr C(2007) 4134). W tej ostatniej Komisja Europejska w pkt (39) wyraźnie wskazała, iż „Wspólnotowe instrumenty, takie jak dyrektywa Rady 92/106/EWG, mają wyraźnie na celu wspieranie rozwoju transportu kombinowanego, co potwierdza czwarty motyw wymienionej dyrektywy. Biała księga dotycząca polityki transportu zachęca do korzystania z kolei oraz innych przyjaznych dla środowiska sposobów transportu, aby mogły one stać się konkurencyjnymi alternatywami w stosunku do przewozu drogowego. (40) Polityka intermodalna jest inicjatywą na rzecz odciążenia sektora transportu drogowego i jest zgodna z wnioskami z posiedzenia Rady Europejskiej w Goeteborgu w czerwcu 2001 r., gdzie zadeklarowano, że przedsięwzięcia związane z pomocą w modalnym przejściu z transportu drogowego na środki bardziej przyjazne dla środowiska znajdują się w centrum polityki na rzecz zrównoważonego transportu. (42) Transport intermodalny jest złożoną opcją transportu wymagającą udziału różnych uczestników działających w oparciu o różne modele gospodarcze w środowisku podzielonym i o niedużej skali, często nadal stosujących odmienne rozwiązania modalne i rozdzielonych granicami państw. Komisja uznaje, że w pierwszym rzędzie zadaniem podmiotów gospodarczych jest poprawa intermodalnego transportu w obrębie rynków, do których mają one wolny dostęp i gdzie panują reguły wolnej konkurencji oraz podaży i popytu. Jednak, aby w pełni wyzwolić potencjał intermodalnego transportu należy zachęcać do podejmowania ryzyka związanego z przeniesieniem transportu drogowego na alternatywne sposoby transportu. (43) Wiele przedsiębiorstw transportowych działa dziś na rynkach podlegających w całości restrukturyzacji. Ich marże są niskie, planowanie trudne, a przyszłość niepewna. Dlatego należy opracować praktyczne i



rynkowo zorientowane programy wsparcia, mające na celu pomoc dla sektora intermodalnego w podejmowaniu ryzyka i stawianiu czoła wyzwaniu, jakim jest osiągnięcie trwałej i szerokiej zmiany modalnej zgodnie z celami wytyczonymi w Białej Księdze Komisji z 2001 r.”

Wyżej wskazana Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie europejskiej polityki w dziedzinie logistyki (2007/C 97/08) (Dz.U.UE C z dnia 28 kwietnia 2007 r.) w pkt 3.5 stanowi, iż „W białej księdze Komisji Europejskiej z 2001 r. zawarto podstawowe informacje na temat unijnego systemu transportowego oraz przedstawiono szereg koncepcji, strategii i propozycji dotyczących poprawy sytuacji w transporcie do roku 2010. W księdze określono wymierne cele w zakresie poszczególnych rodzajów transportu. Do roku 2010 udział w rynku przypadający na poszczególne systemy transportu zostanie przywrócony do poziomów z roku 1998. Silny nacisk został położony na znaczenie intermodalności, tzn. metod połączenia różnych rodzajów transportu, w szczególności na potrzeby dalekobieżnego transportu towarów na terytorium Europy. Ma to służyć przejściu większej niż obecnie części transportu towarowego przez transport kolejowy i morski. Elementem działań w tym zakresie jest program Marco Polo. Jednakże osiągnięcie tego celu będzie wymagać zapewnienia sprzyjających rozwiązań technicznych i logistycznych, umożliwiających realizację koncepcji dostaw bezpośrednich. W białej księdze stwierdzono, że opóźnienia i dodatkowe koszty związane z przeładunkiem ograniczają konkurencyjność transportu intermodalnego w porównaniu z drogowym transportem towarów (...).” Dalej w pkt 6.4 ww. Opinia stanowi, iż „Zapewnienie współpracy wymaga działań w wielu dziedzinach. Niezbędna jest współpraca organizacyjna różnych rodzajów transportu, podobnie jak całościowa strategia w stosunku do rozwoju węzłów transportowych, intermodalnych przewozów towarowych oraz systemów multimodalnych. Opracowanie tej strategii jest warunkiem uzyskania wydajnych, konkurencyjnych systemów logistycznych i zrównoważonego transportu.”



W pkt 6.3 podkreślono przy tym, iż dwie kwestie o kluczowym znaczeniu w sektorze transportu to współpraca i integracja.

Jak widać, podejście Unii Europejskiej do transportu intermodalnego wręcz nakazuje stosowanie przychylnych rozwiązań, promując transport intermodalny, który winien być traktowany priorytetowo, jako model docelowy, zaś adresatami stanowiska wspólnotowego w tej mierze są nie tylko państwa członkowskie, ale i inni uczestnicy rynku transportowego.

Uregulowania umowne (porozumienia, taryfy, regulaminy, warunki współpracy) – analiza i ocena prawna

Każdy z podmiotów prowadzących morski terminal kontenerowy opracował i stosuje swój wzorzec umowny, przewidując w nim zasady świadczenia usług terminalowych oraz odpłatność za te usługi.

I tak np. Warunki Współpracy DCT Gdańsk SA obowiązujące od 1 września 2014 r. (zmiany dot. ochrony i przetwarzania danych osobowych – 24 maja 2018 r.) przewidują w pkt 1 Definicje i Interpretacja, iż <„Organizator Przewozu Kolejowego” oznacza podmiot oferujący usługę transportu lądowego koleją. Organizatorów Przewozu Kolejowego uznaje się za Klientów;>. „Klient” zaś oznacza każdą osobę, firmę lub podmiot prawny, spółkę lub organ rządowy, na którego wniosek/w którego imieniu DCT prowadzi działalność lub dostarcza informacji lub świadczy usług.

Stwierdzić należy, iż operator transportu intermodalnego wpisuje się, w omawianym zakresie, w pojęcie organizatora przewozu kolejowego, o którym mowa w ww. Warunkach Współpracy DCT.

Oznacza to, że w rozumieniu tychże warunków operator transportu intermodalnego jest uznany za zleceniodawcę usług terminalowych i traktowany jest tak samo, jak spedytory.



Dodatkowo, w pkt X Taryfy Standardowej DCT Gdańsk, przewidziano, iż opłata manipulacyjna za obsługę kolejową to opłata pobierana przez DCT od Zleceniodawcy organizującego transport kolejowy.

Opłaty takiej – lub podobnej – DCT nie nalicza przewoźnikom drogowym, korzystającym z infrastruktury portowej i wjeżdżającym na terminal, mimo iż w odniesieniu do przewoźników drogowym terminal wykonuje m. in. usługi bramowe, sprawdza stan i dane kontenera, dokonuje załadunku kontenera na środek transportu drogowego oraz wykonuje inne czynności nadawcy – jako osoba, o której mowa w art. 47 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe.

Rozpoznanie w osobie operatora transportu intermodalnego zleceniodawcy usług terminalowych nie znajduje oparcia ani w obowiązującym stanie prawnym, ani w stanie faktycznym.

Wskazać bowiem należy, iż w myśl pkt 1.1.3 i 1.2.3. Standardowej Taryfy DCT opłaty za przeładunek w relacji plac – lądowy środek transportu lub odwrotnie ponoszą wobec DCT armatorzy oraz spedytorzy. To oni są „klientami” Terminalu, to z nimi Terminal pozostaje w stosunku umownym. W pkt 3 ww. Taryfy wszak znajduje się punkt 3 dotyczący operacji kolejowych, w tym punkt 3.1. statuujący opłaty manipulacyjne za obsługę kolejową. Za jakie manipulacje owa opłata manipulacyjna jest naliczana, tego ani w taryfie, ani w Warunkach Współpracy nie wyjaśniono.

W informacji przekazanej przez przedstawiciela DCT w formie korespondencji elektronicznej DCT wskazuje, że opłata manipulacyjna obejmuje świadczenie usług, które DCT opisuje następująco:

“[...] we perform on your behalf (not the shipping line, not the shipper or freight forwarder) services connected with proposer planning of load and discharge list operations on rail by dedicated rail staff incl. windows bookings and agreements, not to mention our employee from rail unit has to physically inspect wagons, adjust pins



on wagons and verify axle loads not to mention different yard planning to allow import containers to be ready for rail departure prior general import availability. [...]"

Co więcej, według DCT koszty kolejowe, które DCT ponosi (i wskazuje jako koszty pokrywane przez opłatę manipulacyjną) to koszty unikatowe z punktu widzenia organizacji przeładunków i z tego powodu jest to uzasadnione, żeby przedmiotową opłatę pobierać od operatorów transportu intermodalnego na poczet pokrycia tychże kosztów, a jednocześnie nie pobierać żadnych opłat od przewoźników drogowych.⁶

Wskazać wszak należy, iż terminale ponoszą także koszty w związku z obsługą przewozów drogowych⁷, jednakże nie obciążają takimi kosztami przewoźników drogowych.

DCT podnosi także, iż koszty sumaryczne, które ponosi w celu obsługi kolei, nawet jeśli są w sumie niższe niż koszty obsługi samochodów, to jednostkowo, per kontener, koszty te kształtują się jednakże na niższym poziomie przy obsłudze samochodów. Rzekomo ma to uzasadnić odstąpienie od obciążania przewoźników drogowych opłatami manipulacyjnymi, zważywszy na ilość obsługiwanych samochodów.

Co do zasady jednak, zgodnie z prawem wspólnotowym, wszyscy – zarówno kraje członkowskie, jak i podmioty prawa, w tym spółki prowadzące terminale kontenerowe, winny podejmować działania w celu zwiększenia wolumenu towarów/ kontenerów, przewożonych transportem kolejowym/ intermodalnym. W takim przypadku koszty stałe rozłożą się bardziej korzystniej w odniesieniu do przewozu kolejowego/ intermodalnego, a zatem fakt ponoszenia wyższych kosztów jednostkowych nie może być argumentem wystarczającym, aby pobierać dodatkową opłatę za obsługę transportu kolejowego w porcie.

⁶ Informacja przekazana przez zlecającego nin. opinię.

⁷ Np. koszty fizycznej obsługi bramy (w przypadku DCT jest to 9 pracowników dedykowanych do czynności sprawdzania wjeżdżających i wyjeżdżających samochodów), koszty utrzymania programu informatycznego



Należy również przeanalizować, czy czynności wskazywane przez DCT są faktycznie realizowane przez DCT dla operatorów intermodalnych ew. w ich imieniu/ na ich rachunek.

I tak - DCT powołuje się na usługi związane z prawidłowym planowaniem załadunków oraz rozładunków kolejowych przez oddelegowany zespół kolejowy DCT. Czynności te obejmują:

- w odniesieniu do pociągów importowych (wyjeżdżających z DCT) – czynności polegające na zaplanowaniu załadunku jednostek ładunków na prawidłowe wagony po weryfikacji warunków technicznych wagonów kolejowych (dopuszczalnej ładowności całkowitej oraz maksymalnego dopuszczalnego obciążenia osi wagonów kolejowych) („osobiste oględziny wagonów”); przy czym weryfikacja techniczna wykonywana jest osobiście przez pracowników DCT na placu DCT,
- w odniesieniu do pociągów eksportowych (wjeżdżających na DCT) - czynności polegające sprawdzeniu jednostek ładunkowych znajdujących się na pociągu po przyjeździe na DCT pod względem ich zgodności z awizacją od klienta (sprawdzenie numeru kontenera, obecność plomb) oraz ogólnego stanu technicznego, przy czym czynności te wykonywane są osobiście przez pracowników placowych DCT.

I znów – są to czynności- obowiązki, spoczywające na nadawcy (w odniesieniu do pociągów importowych), którym DCT bez wątplenia nie jest, ale na zlecenie którego pełni rolę podmiotu, o którym mowa w art. 47 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe.

Skoro operator transportu kolejowego/ intermodalnego, zwany w Warunkach Współpracy DCT Organizatorem Przewozu Kolejowego, to – w myśl tychże warunków - podmiot oferujący usługę transportu lądowego koleją, winien być traktowany tak jak przewoźnik lub przewoźnik umowny⁸. Jak wynika bowiem z wyroku Sądu Najwyższego sygn. akt V CSK 420/06 z dnia 2007-01-25, zgodnie z art. 774 i nast. k.c. stroną umowy przewozu są wyłącznie nadawca (wysyłający przesyłkę) i przewoźnik, a nie osoba wskazana w listach przewozowych jako płatnik opłacający



należności przewozowe. Z kolei z art. 47 ust. 2 Prawa przewozowego wynika, że nadawcą przesyłki nie jest nawet osoba oddająca przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, którą to osobę ustawodawca kwalifikuje jedynie jako upoważnioną przez nadawcę do wykonania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu.

Oznacza to, że nadawcą w rozumieniu prawa – czyli stroną umowy z operatorem przewozów intermodalnych, jest kontrahent operatora przewozów intermodalnych – czyli spedytor, zawierający z tymże operatorem umowę przewozu. Spedytor jako nadawca zleca (ponosząc z tego tytułu opłaty) terminalowi kontenerowemu czynności ładunkowe, te zaś należą do nadawcy, który może wykonać je osobiście bądź poprzez inne osoby (np. terminale). Zgodnie zaś z przepisem art. 43 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe, jeżeli umowa lub przepis szczególny nie stanowią inaczej, czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy (nadawca załadowuje, odbiorca rozładowuje). Ustęp 2 tego artykułu stanowi, iż nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi.

Warto wspomnieć, iż Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie w wyroku z 21 kwietnia 2015 sygn. akt XVI GC 1597/13 wskazał, iż „W ocenie Sądu niewątpliwie nadawca zobowiązany jest do takiego załadunku towarów, aby nie uległy zniszczeniu a także by nie stanowiły zagrożenia dla osób, pojazdów oraz innych towarów w normalnych warunkach przewozu. Pod pojęciem normalne warunki przewozu należy natomiast rozumieć wszystkie te okoliczności, które mogą wystąpić podczas jazdy

⁸ Choć, zważywszy na rodzaj i ilość obowiązków, trudno sprowadzić rolę operatora przewozów intermodalnych do li tylko roli przewoźnika umownego.



zgodnie z przepisami ruchu drogowego. Należą do nich: wstrząsy, zachwiania, hamowanie awaryjne, złe warunki drogowe, czy też przechyły pojazdu na zakrętach.”⁹ Nie ulega przeto wątpliwości, że terminal, działający w imieniu nadawcy jako podmiot, o którym mowa w art. 47 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe, w odniesieniu do przewozów kolejowych w imporcie wykonuje swoje obowiązki jako podwykonawca spedytora, który ponosi opłaty za te czynności w oparciu o taryfy poszczególnych terminali – w odniesieniu do DCT w oparciu o pkt 1.1.3 i 1.2.3 Taryfy Standardowej DCT Gdańsk Obsługa Kontenerów. Brak zatem podstaw, by spedytorzy dodatkowo ponosili ciężar zapłaty za te czynności pod postacią „opłaty manipulacyjnej”. Brak też podstaw, zarówno faktycznych, jak i prawnych, by ciężar tych opłat mieli ponosić operatorzy przewozów kolejowych/ intermodalnych, albowiem inny podmiot (spedytor) już takie opłaty ponosi, zaś z operatorem transportu intermodalnego terminal nie pozostaje w stosunku umownym zlecenia dokonania przedmiotowych czynności. Zlecenia takowego udzielają bowiem terminalowi spedytorzy (bądź armatorzy).

Należyta staranność zleceniobiorcy, o której mowa w art. 355 kc w zw. z art. 734 kc, oznacza, iż terminal, dokonując na zlecenie nadawcy i odbiorcy czynności ładunkowych, winien także sprawdzić stan przesyłki, jej zgodność z dokumentacją, czynności ładunkowe zaś winny być dokonane w myśl obowiązującego prawa, w sposób zapewniający zachowanie celów, o których mowa w art. 43 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe. Należyta staranność dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej określa się bowiem przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności. Różnica zakresu tak rozumianej staranności w stosunku do rozwiązania przyjętego w art. 355 § 1 k.c. polega przede wszystkim na tym, że mierniki staranności zawodowej są niejako automatycznie uwzględniane w ramach stosunku prawnego związanego z wykonywaniem działalności gospodarczej, a więc bez względu na to, czy z samego charakteru takiego stosunku, jego rodzaju i treści

⁹ Co prawda K. Wesołowski twierdzi, że ust. 2 art. 43 ustawy prawo przewozowe znajduje zastosowanie tylko



płyną jakieś konkretne wskazania dotyczące profesjonalnych wymagań wobec dłużnika.

W odniesieniu zaś do pociągów eksportowych są to obowiązki odbiorcy, na zlecenie którego terminal dokonuje rozładunków w relacji środek transportu lądowego/ plac. W przypadku DCT mówią o tym punkty 1.1.3 i 1.2.3 Taryfy Standardowej DCT Gdańsk Obsługa Kontenerów. Znowu zatem spedytor ponosi odpłatność za czynności, za które dodatkowo terminal chce obciążać operatorów przewozów intermodalnych.

Warto podkreślić, iż w przypadku przewozów drogowych terminal nie docieka, czy spedytor skorzystał z usług umownego przewoźnika drogowego – kontenerowego, który, posiadając „stajnię” przewoźników faktycznych, może w większym zakresie zaspokoić wymagania rynku. Nie o to też chodzi, by terminale zaczęły obciążać przewoźników drogowych, tym bardziej skoro twierdzą, że nie ma potrzeby, by takich obciążeń dokonywać. Istotnym jest jednak, by spółki, prowadzące terminale kontenerowe, dostrzegły po pierwsze prawny – wynikający z prawa wspólnotowego - obowiązek współdziałania przy promowaniu rozwoju transportu intermodalnego, po drugie zaś, by stosowały wspólne, jednolite zasady do obu gałęzi transportu, aczkolwiek w świetle prawa wspólnotowego zdecydowanie broniłyby się postanowienia regulaminów i taryf korzystniejsze dla operatorów przewozów kolejowych/ intermodalnych niż dla przewoźników drogowych.

W obecnym stanie sprawy mamy jednak do czynienia z sytuacją odwrotną.

A zatem właściwy załadunek¹⁰ kontenerów na wagony z uwzględnieniem ich warunków technicznych stanowi obowiązek nadawcy, na zlecenie którego działa terminal kontenerowy – i pobiera z tego tytułu staryfikowane opłaty. Naliczanie zatem jakiegokolwiek opłaty dodatkowej (manipulacyjnej) za te czynności nie znajduje uzasadnienia prawnego. Czynności te bowiem nie stanowią odrębnej usługi w stosunku do usług świadczonych na rzecz spedytorów, co więcej, operator transportu

do przewozu drogowego, ale jest to stanowisko nieprawidłowe i odosobnione.



intermodalnego został arbitralnie zaliczony w poczet „klientów” (czyli stron umowy zawartej ze spółką prowadzącą terminal kontenerowy), poprzez jednostronny zapis w Warunkach Współpracy DCT.

Z regulaminu BCT co prawda zapis taki nie wynika, niemniej jednak działania faktyczne tego podmiotu prowadzą się do tego samego – zmuszenia operatora transportu intermodalnego do pełnienia roli strony umowy zawartej z tym terminalem poprzez zobowiązanie do podpisania „porozumienia”.

Przypomnieć wypada, iż Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny w Opinii sprawie europejskiej polityki w dziedzinie logistyki (2007/C 97/08) w pkt 6.3 i 5.12 podkreślił rolę współpracy podmiotów w sektorze transportu, a także „koordynacji rozwoju różnych rodzajów transportu w celu zapewnienia właściwej intermodalności”. Trudno mówić o współpracy w celu zapewnienia intermodalności w okolicznościach, gdy operatorom transportu intermodalnego narzucane są arbitralnie opłaty, pogarszające sytuację prawno-ekonomiczną tych podmiotów względem przewozów drogowych – z założenia niebezpiecznych, nieekologicznych i niepromowanych przez instytucje wspólnotowe i samą Unię.

Dodać przy tym należy, iż po stronie operatora transportu intermodalnego brak jest faktycznej możliwości uwolnienia się od omawianych niekorzystnych dla niego oraz niezgodnych z prawem postanowień regulaminów, taryf, warunków umów, wprowadzających przedmiotowe opłaty manipulacyjne. Jak bowiem wynika z przepisu art. 384(1) kc, wzorzec wydany w czasie trwania stosunku umownego o charakterze ciągłym wiąże drugą stronę, jeżeli zostały zachowane wymagania określone w art. 384, a strona nie wypowiedziała umowy w najbliższym terminie wypowiedzenia. Przeciwstawiając się opłatom manipulacyjnym operator transportu intermodalnego winien zatem – w świetle ww. przepisu – wypowiedzieć umowę z terminalem. Tyle że w takim przypadku zmuszony byłby zaprzestać wykonywania

¹⁰ oraz rozładunek – w relacji eksportowej



działalności w zakresie przewozów intermodalnych. Konsekwencją tego byłoby również wycofanie zgody PKP Cargo SA za współużytkowanie bocznicy.

Oплата manipulacyjna a delikt nieuczciwej konkurencji

Na marginesie już zatem li tylko należy stwierdzić, iż arbitralne narzucenie oraz podwyższanie wysokości opłaty manipulacyjnej, wobec okoliczności, iż czynności, które rzekomo mają być wykonywane w zamian za tę opłatę, mieszczą się w czynnościach ładunkowych, za które płaci inny podmiot, stanowi czyn nieuczciwej konkurencji, stypizowany w przepisach art. 3 ust. 1 i art. 15 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Jak słusznie orzekł Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 18 listopada 2016 sygn. akt I ACa 652/15, „Utrudnienie dostępu do rynku - to stwarzanie przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej na tymże rynku, ma to miejsce w tych sytuacjach, w których skutki czynów zmaterializowały się w postaci realnej szkody ich adresatów, ale dotyczy to również sytuacji, gdy nieuczciwe i sprzeczne z prawem czy dobrymi obyczajem działanie nie tylko narusza interes drugiego przedsiębiorcy, ale także jeżeli mu zagraża, jako że idea ochrony przysługującej na mocy u.z.n.k. polega na zapobieganiu i zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.”

Wskazać również wypada na wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 28 lutego 2018 r. sygn. akt VII AGa 184/18, w myśl którego „Za utrudniające dostęp do rynku należy zawsze uznać te świadczenia, od których uzależniona jest możliwość kontraktowania lub zawarcie umowy per se, świadczeniom tego rodzaju nie towarzyszy bowiem żadne świadczenie wzajemne przedsiębiorcy o silniejszej pozycji rynkowej.”

Okoliczność, iż pozycja rynkowa terminali jest silniejsza od pozycji rynkowej polskich przedsiębiorców, świadczących usługi w zakresie transportu intermodalnego, nie budzi wątpliwości. Jak zostało też wykazane w treści niniejszej opinii, terminale, w zamian za pobieraną opłatę manipulacyjną, nie świadczą żadnych dodatkowych



usług, które nie byłyby świadczone na zlecenie innego podmiotu w ramach usług ładunkowych.

Wnioski

Konkludując stwierdzić wypada, iż czynności terminalu, za które terminal nalicza opłatę manipulacyjną, nie stanowią odrębnej usługi świadczonej na rzecz operatorów przewozów intermodalnych, zaś operatorzy nie zlecają terminalom świadczenia takich usług – zlecenia te pochodzą od spedytorów względnie armatorów.

Jak to zostało wskazane wyżej, pojęcie czynności ładunkowych, w odniesieniu do podmiotu profesjonalnego, jakim jest terminal, obejmuje także czynności, na które powołują się terminale.

W szczególności podkreślenia wymaga, iż spółki prowadzące terminale kontenerowe jako uczestnicy łańcucha transportowego winny stosować się do przyjętej przez Unię Europejską polityki promowania intermodalności, co niestety nie tylko nie zachodzi w ocenianym stanie faktycznym, ale wręcz jest świadomie przez terminale naruszane, poprzez podejście do transportu intermodalnego na warunkach pogorszonych w stosunku do transportu drogowego.

Nie można przeto uznać spornych opłat manipulacyjnych za stosowane zgodnie z prawem i istniejącym stanem faktycznym.

Sopot, dnia 21 marca 2019r.

Radca Prawny
Beata Janicka
Gd. Nr 1162