t. LXXVI • nr 6/2023 (900) • DOI 10.33226/0137-5490.2023.6.4

Dr Daniel Dąbrowski

Uniwersytet Szczeciński, Wydział Prawa i Administracji
ORCID: 0000-0003-3072-5267
e-mail: daniel.dabrowski@usz.edu.pl

Prawo umów jako instrument wspierający ochronę środowiska. Zarys problemu

Contract law as an instrument to support the environmental protection. An outline of the problem

Streszczenie

Celem artykułu jest określenie, w jakim stopniu prawo umów może być wykorzystywane przez prawodawcę jako instrument wspierający ochronę środowiska. Prawo umów – jako część prawa cywilnego – reguluje co do zasady prawa i obowiązki stron stosunku cywilnoprawnego. Istnieje jednak tendencja instrumentalnego wykorzystywania prawa cywilnego (w tym prawa umów) do realizacji wartości publicznych. Autor wskazuje na obowiązujące unormowania w zakresie prawa umów, które mogą wywierać wpływ na stan środowiska naturalnego. Najwięcej przykładów w tym zakresie dostarcza prawo umów konsumenckich. Zwłaszcza w ostatnich latach akty prawne dotyczące ochrony konsumenta wydawane przez Unię Europejską w większym stopniu uwzględniają konieczność wspierania zrównoważonej konsumpcji i ochrony środowiska. Dotyczy to m.in. uregulowania odpowiedzialności sprzedawcy za niezgodność towaru z umową, nałożenia na przedsiębiorców obowiązków informacyjnych odnoszących się do aspektów środowiskowych oferowanych towarów i usług, a także wspierania zrównoważonych przewozów poprzez zwiększanie praw pasażerów i promowanie w ten sposób transportu zbiorowego. W mniejszym stopniu idea wspierania ochrony środowiska uwzględniana jest w prawie dotyczącym umów o innym charakterze niż konsumenckie. W obrocie gospodarczym zauważalna jest jednak praktyka uwzględniania w treści umów tzw. zielonych klauzul, dzięki którym wykonanie umowy ma być możliwie przyjazne środowisku.

Słowa kluczowe: prawo umów, umowa, zrównoważony rozwój, ochrona konsumenta, ochrona środowiska

JEL: K22

Abstract

The purpose of this article is to determine to what extent contract law can be used by the legislator as an instrument to support environmental protection. As a part of civil law, contract law – as a rule – only regulates the rights and obligations of the parties to a legal relationship. However, there is a tendency to use civil law (including contract law) instrumentally for the realisation of public values. The author points to existing contract law norms that may have an impact on the state of the environment. Consumer contract law provides the most examples in this respect. Especially in recent years, consumer protection acts issued by the European Union have taken greater account of the need to support sustainable consumption and environmental protection. This includes the regulation of seller's liability for non-conformity of goods, the placing of information obligations on traders relating to the environmental aspects of the goods and services offered, and the promotion of sustainable transport by enhancing passenger rights and thus promoting collective transport. To a lesser extent, the idea of promoting environmental protection is taken into account in non-consumer contract law. In business dealings, however, there is a noticeable practice of including so-called green clauses in the content of contracts to make the performance of the contract as environmentally friendly as possible.

Keywords: contract law, contract, sustainability, consumer protection, environmental protection

Wprowadzenie

W obliczu kryzysu klimatycznego ochrona środowiska staje się jednym z najważniejszych zadań władz publicznych. Idea zrównoważonego rozwoju, która ma już dość długą tradycję, zyskuje obecnie na znaczeniu. Zwłaszcza państwa Unii Europejskiej oraz sama Unia podejmują wiele inicjatyw zmierzających do tego, by w perspektywie kilkudziesięciu lat zbudować zrównoważoną gospodarkę, która „osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych

creative commons Uznanie autorstwa 3.0 Polska

netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych" (Komisja Europejska, 2019, s. 2).

Działania służące ochronie środowiska podejmowane w obszarze prawa dotyczą zwykle prawa publicznego, wiążą się z nakładaniem określonych obowiązków o charakterze publicznym, tworzeniem systemu zachęt do działań proekologicznych, wprowadzaniem kar administracyjnych itp. Prawo prywatne (cywilne) wykorzystywane jest w tym celu w znacznie mniejszym stopniu, co wynika z jego zasadniczej funkcji, którą jest regulowanie stosunków między równorzędnymi podmiotami. Od dłuższego czasu obserwowana jest jednak tendencja do bardziej instrumentalnego traktowania prawa prywatnego i wykorzystywania go także do realizacji interesów publicznych, która to tendencja określana jest mianem publicyzacji prawa prywatnego (por. np. Helios, 2013). Celem niniejszego artykułu jest zbadanie hipotezy o istnieniu przejawów takiej tendencji także w prawie umów (będącym jednym z fundamentów prawa cywilnego), polegających na przenikaniu do tego prawa rozwiązań służących ochronie środowiska. Podjęto zatem próbę odnalezienia przykładów obowiązujących regulacji w prawie umów, które pełnią funkcję prośrodowiskową. Wskazano także, w jakich obszarach tego działu prawa możliwe jest uwzględnienie w szerszym zakresie aspektów środowiskowych, tak aby unormowanie umów i związanych z nimi instytucji sprzyjało urzeczywistnianiu zasady zrównoważonego rozwoju, a jednocześnie nie pozostawało w konflikcie z podstawową funkcją prawa umów. Postawiono również pytanie o możliwość prośrodowiskowego stosowania przepisów z zakresu prawa umów, zwłaszcza w odniesieniu do dokonywania ich wykładni oraz przy ustalaniu treści klauzul generalnych. Na koniec dokonano również oceny, na ile same strony umowy mogą poprzez odpowiednie ukształtowanie jej treści dążyć do tego, by wykonanie umowy w możliwie niewielkim stopniu wpływało negatywnie na środowisko. Zwrócono zwłaszcza uwagę na kształtujące się w obrocie wzorce postanowień umownych dotyczących omawianej kwestii.

Poza zakresem artykułu pozostawiono co do zasady podstawowe pytanie o zasadność wykorzystywania prawa umów w celach związanych z ochroną środowiska. Bez wątpienia takie zastosowanie prawa umów wykracza poza tradycyjną funkcję tej dziedziny prawa. Pytanie o to, czy publiczne wartości mają do odegrania jakąkolwiek rolę na gruncie prawa prywatnego, było stawiane wielokrotnie (Dagan, 2008; Horwitz, 1982; Wilhelmsson, 2004). Dla prawnika o tradycyjnym podejściu (autonomisty), wykorzystanie prawa prywatnego do innych celów niż regulowanie relacji między dwoma podmiotami prywatnymi, pozostaje w sprzeczności z istotą tego prawa, które powinno być odizolowane od obszarów gospodarczych, politycznych i kulturowych. Jak stwierdza jeden z czołowych przedstawicieli tzw. autonomistów: „jedynym celem prawa prywatnego jest to, by być prawem prywatnym" (Weinrib, 2012, s. 5). Podejście bardziej nowoczesne dopuszcza natomiast, a nawet zakłada, wykorzystywanie prawa prywatnego w sposób instrumentalny, także do osiągania celów niezwiązanych bezpośrednio z interesami jednostek. Prawo umów miałoby w ten sposób realizować wartości państwa opiekuńczego (sprawiedliwości społecznej) (Wilhelmsson, 2004, s. 713). W niniejszym artykule pozostawiono wskazany spór na boku, skupiając się na analizie obowiązującego stanu prawnego oraz przewidywaniach dotyczących rozwoju prawa umów w odniesieniu do tytułowej kwestii.

Aspekty związane z ochroną środowiska w prawie umów konsumenckich

Najlepszych przykładów związków między prawem umów a ochroną środowiska i zrównoważonym rozwojem dostarcza prawo umów konsumenckich, co wynika ze związku pomiędzy konsumpcją a środowiskiem. Konsumpcja ma z jednej strony bardzo istotne znaczenie dla gospodarki (w państwach Unii Europejskiej w 2021 r. wydatki konsumentów odpowiadały za mniej więcej połowę całego produktu narodowego brutto), z drugiej zaś wpływa w znaczącym stopniu na środowisko. Przez długie lata, mimo formalnego obowiązku respektowania wymogów ochrony środowiska, głównym zadaniem polityki ochrony konsumenta było podążanie ścieżką wzrostu gospodarczego, co oznaczało „zachęcanie konsumenta do ciągłej konsumpcji w takim zakresie, jak to tylko możliwe" (Tonner, 2000, s. 65). Dopiero w ostatnim dziesięcioleciu inicjatywy mające na celu promowanie zrównoważonej konsumpcji zyskały na znaczeniu, a wcześniejsze deklaracje zaczęły stawać się twardym prawem. Niewątpliwie na tym polu wiele jeszcze pozostało do zrobienia.

Związek prawa umów z ochroną środowiska w obszarze ochrony konsumenta jest najbardziej widoczny w regulacji dotyczącej odpowiedzialności sprzedawcy za niezgodność towaru z umową. Środowiskowe aspekty tej regulacji były często pomijane przez ustawodawcę, komentatorów oraz organy stosujące prawo. Od kilku lat rośnie jednak świadomość tego, że sposób unormowania odpowiedzialności sprzedawcy za niezgodność towaru z umową ma znaczenie nie tylko dla interesów sprzedawcy oraz kupującego (konsumenta), ale także może wspierać rozwój gospodarki o obiegu zamkniętym i w ten sposób sprzyjać środowisku. Konieczne jest więc poszukiwanie rozwiązań uwzględniających interesy obu stron umowy sprzedaży, ale również mających na uwadze środowisko. Zagadnień, których sposób uregulowania może mieć znaczenie dla środowiska, jest wiele (szerzej na ten temat por. np. Beckers, 2018; Van Gool & Michel, 2021; Zoll i in., 2020). Poniżej zostało wymienionych tylko kilka najważniejszych.

Po pierwsze, istotny jest sposób określenia wymogów zgodności towaru z umową. W tym kontekście warto zwrócić uwagę, że w dyrektywie 2019/771[1], określając obiektywne wymogi zgodności towaru z umową, wskazano m.in. na typową trwałość towaru, której konsument może oczekiwać (art. 7 ust. 1 lit. d) dyrektywy 2019/771). Takie rozwiązanie może pozwolić na bardziej skuteczną niż dotychczas walkę z przypadkami celowego postarzania produktów (*planned obsolescence*) (De Franceschi, 2018, s. 219–220; Van Gool & Michel, 2021, s. 6). Podobnie istotne znaczenie mają

przewidziane w dyrektywie wymogi kompatybilności i interoperacyjności (art. 6 ust. 1 lit. a i art. 7 ust. 1 lit. d dyrektywy 2019/771). Starania podejmowane przez producentów, by oferowane przez nich towary spełniały należycie te wymogi, mogą przyczynić się do dłuższego życia towarów i ograniczenia w ten sposób zbędnej konsumpcji.

Po drugie, z punktu widzenia stanu środowiska ważna jest długość okresu odpowiedzialności sprzedawcy. Dyrektywa 2019/771 nie wprowadziła zmian w tym zakresie utrzymując – co do zasady – dotychczasowy okres dwuletni. Trzeba jednak pamiętać, że jest to okres minimalny, który może zostać wydłużony w prawie krajowym (art. 10 ust. 3 dyrektywy 2019/771). Z możliwości tej (istniejącej także na gruncie poprzedniej dyrektywy) skorzystano w wielu państwach członkowskich, przy czym zostały zastosowane różne rozwiązania, takie jak np. wydłużenie okresu dla wszystkich towarów (tak np. w Szwecji – do trzech lat), wydłużenie okresu dla niektórych towarów o zauważalnie dłuższym okresie trwałości (tak np. w Norwegii i Islandii) czy też ustanowienie okresu odpowiedzialności równego przewidywanej długości życia towaru danego rodzaju (tak np. w Finlandii oraz Holandii) (por. szerzej Keirsbilck, 2020, s. 165–167; Van Gool & Michel, 2021, s. 11; Dimatteo, 2019, s. 48–49). Także w Polsce okres dwóch lat zostaje wydłużony, jeśli „termin przydatności towaru do użycia, określony przez przedsiębiorcę, jego poprzedników prawnych lub osoby działające w ich imieniu, jest dłuższy”[2]. Każde z tych rozwiązań może skutkować dłuższym używaniem przez konsumentów tych samych towarów.

Trzecie zagadnienie, na które warto zwrócić uwagę, dotyczy uprawnień kupującego przysługujących mu w razie niezgodności towaru z umową. Skorzystanie z uprawnienia do żądania naprawy towaru wpływa na stan środowiska w mniejszym stopniu niż wymiana towaru na nowy. Uprawnienie do żądania naprawy towaru wspiera zrównoważoną konsumpcję, pozwala na wydłużenie czasu korzystania z towaru, ogranicza wykorzystanie surowców i energii koniecznej do produkcji nowego towaru oraz jego transportu (Deloitte, 2016; Hernandez i in., 2020, s. 8–13; Terryn, 2019, s. 853–854; Van Gool & Michel, 2021, s. 16). To uprawnienie jest jednak postrzegane przez kupujących (a czasem także przez sprzedawców) jako mniej atrakcyjne. Naprawa towaru wiąże się z brakiem możliwości korzystania z towaru przez pewien czas (zwykle dłuższy niż przy wymianie). Ponadto przy wymianie towaru kupujący otrzymuje – w miejsce dotychczas używanego towaru – bez dodatkowych kosztów towar fabrycznie nowy, z którego będzie mógł prawdopodobnie korzystać przez dłuższy czas. Powszechne jest także przekonanie, że naprawa nie przywraca pełnej sprawności towaru. Dyrektywa 2019/771 uznaje dwa wskazane uprawnienia za w pełni równoważne i co do zasady tylko od konsumenta zależy, z którego z nich skorzysta (art. 13 ust. 2 i 3 dyrektywy 2019/771). Taki stan rzeczy krytykowany jest w literaturze ze względu na to, że zasada zrównoważonego rozwoju nakazywałaby promowanie naprawy jako środka przywrócenia zgodności towarów z umową. W tym zakresie proponowane są różne rozwiązania, które miałyby przymuszać albo zachęcać kupującego do skorzystania z tego uprawnienia (por. zwłaszcza Dimatteo, 2019, s. 53; Maitre-Ekern & Dalhammar, 2019, s. 419; Terryn, 2019, s. 858; Van Gool & Michel, 2021, s. 17–18).

Podane przykłady dobrze obrazują, w jaki sposób ukształtowanie regulacji tradycyjnej instytucji prawa cywilnego może oddziaływać na środowisko. Zauważalna jest przy tym tendencja, by wpływ ten uwzględniać w coraz większym stopniu. Nawet jeśli dyrektywa 2019/771 w niewystarczającym stopniu realizuje ideę zrównoważonej konsumpcji (Van Gool & Michel, 2021, s. 21–22; Zoll i in., 2020, s. 546–547), to sam fakt dwukrotnego przywołania tej idei w preambule (w motywach 32 i 48) świadczy o podejmowaniu starań w tym celu.

Prawa umów dotyczy także w pewnym zakresie jedna z inicjatyw podejmowanych w ramach tzw. transformacji ekologicznej – jednego z kluczowych obszarów programu na rzecz konsumentów z 13.11.2020 r. (Komisja Europejska, 2020). Realizując ten program, Komisja przygotowała m.in. projekt dyrektywy zmieniającej dyrektywy 2005/29/WE i 2011/83/UE (Komisja Europejska, 2022). W projekcie tym przewiduje się m.in. rozszerzenie przedkontraktowych obowiązków informacyjnych ciążących na przedsiębiorcy, określonych w dyrektywie 2011/83/UE[3]. Przedsiębiorca miałby być zobowiązany do przekazywania konsumentowi przed zawarciem umowy istotnych informacji dotyczących ekologicznych aspektów oferowanego towaru. Przekazywanie konsumentom tych informacji ma na celu zapewnienie im wsparcia w dokonywaniu wyborów konsumpcyjnych zrównoważonych środowiskowo, by w ten sposób umożliwić „aktywny udział w transformacji ekologicznej” (Komisja Europejska, 2022, s. 3). W przypadku tej inicjatywy cele związane z ochroną środowiska mają być osiągnięte przez odpowiednie ukształtowanie stadium przedkontraktowego, które – w umowach z udziałem konsumentów – ma szczególną doniosłość prawną (Osajda & Łętowska, 2020, s. 60). Zakres informacji przekazywanych konsumentowi jest obecnie przedmiotem dyskusji w toku procesu legislacyjnego i trudno ocenić, jaka będzie ostateczna treść obowiązków ciążących na przedsiębiorcy (w szczególności czy przedsiębiorca będzie zobowiązany do wskazywania gwarantowanego czasu życia produktu). Nowe przepisy mogą przynajmniej w pewnym stopniu wpłynąć na konsumenta i prowadzić do zmiany zachowań konsumpcyjnych.

Jeszcze jednym przykładem związków między ochroną środowiska a prawem umów konsumenckich jest regulacja dotycząca ochrony praw pasażera. Początkowo rozporządzenia unijne w tym zakresie dotyczyły wprawdzie tylko pasażerów korzystających z transportu lotniczego, a zatem gałęzi transportu uważanej za nieekologiczną. W pierwszej dekadzie obecnego wieku organy Unii wydały jednak rozporządzenia dotyczące praw pasażerów w innych gałęziach transportu (por. na ten temat Ambrożuk, 2014; Gospodarek, 2011). Na szczególną uwagę zasługuje zwłaszcza rozporządzenie dotyczące przewozów kolejowych, gdyż ta gałąź transportu jest uważana za szczególnie przyjazną środowisku i ma zasadnicze znaczenie dla dekarbonizacji sektora transportu (Lawrence & Bullock, 2022). Wzmocnienie pozycji pasażerów tej gałęzi transportu ma na celu nie tylko

ochronę indywidualnych interesów pasażerów, ale także nakłonienie ich do dokonywania bardziej ekologicznych wyborów i korzystania z transportu kolejowego zamiast ze środków transportu indywidualnego lub – tam, gdzie to możliwe – transportu lotniczego. W nowym rozporządzeniu kolejowym nr 2021/782[4] podkreślono konieczność wprowadzenia zmian do wcześniejszego rozporządzenia „w celu zwiększenia ochrony pasażerów oraz zachęcenia ich do korzystania w większym stopniu z podróży koleją". Warto przy tym wskazać, że wzmacnianie pozycji pasażera realizuje jednocześnie zarówno cele związane z ochroną jednostki, jak i z ochroną środowiska. Ten sposób promocji kolei nie jest na krótką metę równie skuteczny jak obniżenie ceny za usługi przewozu, lecz w dłuższej perspektywie może wpłynąć na zmianę przyzwyczajeń użytkowników transportu.

Podobne efekty mogłyby mieć regulacje dotyczące ochrony konsumenta w umowach o świadczenie usług. W gospodarce zauważalna jest tendencja polegająca na wzroście znaczenia usług (tzw. serwicyzacja). W wielu przypadkach nabywanie rzeczy lub innych dóbr na własność zastępowane jest usługami polegającymi na czasowym udostępnieniu takich rzeczy lub dóbr. Następuje zatem odejście od tradycyjnej konsumpcji i własności w kierunku czasowego korzystania z rzeczy (Jagielska, 2021, s. 36–37; Mak & Terryn, 2020, s. 239). Wskazana tendencja może służyć osiągnięciu celów gospodarki zamkniętej, gdyż pozwala na wykorzystanie zasobów w bardziej zrównoważony sposób (Hojnik, 2018, s. 164; Jagielska, 2021, s. 37–38; Mak & Terryn, 2020, s. 239)[5]. Względy środowiskowe przemawiają zatem – przynajmniej co do zasady – za zachęcaniem konsumentów do korzystania z tego rodzaju usług, które pozwalają na osiągnięcie takiego samego efektu jak nabycie towaru. Na motywację konsumentów mogłoby natomiast wpływać wzmocnienie poziomu ochrony konsumenta w umowach o świadczenie usług, która obecnie nie jest wystarczająca (Jagielska, 2021, s. 38–39). Trzeba jednak zauważyć, że regulacja usług – ze względu na heterogeniczny charakter kategorii umów o świadczenie usług – jest zadaniem wyjątkowo wymagającym (Pecyna & Zoll, 2015). W literaturze wskazuje się na trudności związane z ustanawianiem bezwzględnie wiążących norm chroniących usługobiorcę, zwłaszcza w tych przypadkach, gdy przedmiot świadczenia jest złożony. Z tych względów przypisuje się istotną rolę samoregulacji, ustanawianiu standardów świadczenia usług oraz innego rodzaju miękkim regulacjom (Mak & Terryn, 2020, s. 241–242; Pecyna & Zoll, 2015, s. 584). Tego typu instrumenty nie gwarantują jednak odpowiedniego poziomu ochrony konsumenta. Stąd też wykorzystanie prawa umów w celu wspierania przejścia na gospodarkę bazującą na usługach wydaje się zadaniem bardzo trudnym (Mak & Terryn, 2020, s. 243).

Aspekty związane z ochroną środowiska w prawie umów innych niż umowy konsumenckie

Poza prawem konsumenckim trudno znaleźć przykłady kształtowania przez prawodawcę prawa umów w taki sposób, aby zostały uwzględnione aspekty środowiskowe. Dotyczy to zarówno prawa polskiego, jak i inicjatyw podejmowanych w ramach Unii Europejskiej, także tych o charakterze *soft law*. Żadnych odniesień do omawianych kwestii nie zawarto w Zasadach europejskiego prawa umów (*Principles of European Contract Law*, PECL) ani we Wspólnej ramie odniesienia (*Draft Common Frame of Reference*, DCFR). W projekcie rozporządzenia w sprawie wspólnych europejskich przepisów dotyczących sprzedaży (Komisja Europejska, 2011) wyraźnie wskazano, że przepisy te nie powinny regulować „żadnej kwestii leżącej poza prawem umów", takiej jak np. „obowiązki informacyjne nakładane w celu ochrony środowiska naturalnego".

W znacznym zakresie aspekty środowiskowe uwzględniane są natomiast w przepisach dotyczących zamówień publicznych. Obecnie obowiązujące przepisy dotyczące tego zagadnienia[6] wdrażają ideę zielonych zamówień publicznych (*green public procurement*), czyli zamówień prowadzonych w taki sposób, by ich rezultatem było zawarcie umów dotyczących nabycia towarów, usług i robót budowlanych o mniejszym oddziaływaniu na środowisko (Komisja Europejska, 2008, s. 6). Zmiana podejścia w zakresie zamówień publicznych jest jednym z zasadniczych działań mających służyć realizacji Europejskiego Zielonego Ładu (Blažo i in., 2019, s. 255–262; Chrisidu-Budnik, 2022, s. 74). Trudno wprawdzie zaliczyć przepisy prawa zamówień publicznych do prawa umów, ale nie ulega wątpliwości, że wymogi wynikające z regulujących je aktów prawnych mogą istotnie wpływać na treść zawieranych umów w taki sposób, by wykonanie umowy było możliwie neutralne dla środowiska. Dotyczy to zwłaszcza określenia przedmiotu umowy (zamówienia) z uwzględnieniem wymagań środowiskowych, np. w zakresie optymalizacji zużycia energii, wody, wykorzystywania odpadów, jak też wprowadzania do umów określonych środków zarządzania środowiskiem (Dimatteo, 2019, s. 42–44; Matusiak, 2021). Skuteczność przepisów o zielonych zamówieniach publicznych jest przedmiotem dyskusji (Blažo i in., 2019; Sapir i in., 2022). Nie powinno jednak budzić wątpliwości, że sama idea jest słuszna. Można też mieć nadzieję, że wypracowane przez podmioty stosujące zamówienia publiczne standardy dotyczące treści zawieranych umów w odniesieniu do ich aspektów środowiskowych będą stanowiły wzorzec dla pozostałych uczestników obrotu.

Aspekty środowiskowe nie są uwzględniane w przepisach regulujących umowę przewozu towarów w różnych gałęziach transportu. Tymczasem transport w istotnym stopniu przyczynia się do zmian klimatycznych, zanieczyszczenia powietrza i hałasu. W Unii Europejskiej emisje z transportu stanowią 25% emisji dwutlenku węgla (Komisja Europejska 2019, s. 12). Na wielu frontach podejmowane są próby ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. W literaturze wyrażono stanowisko, zgodnie z którym prawo umów mogłoby być skutecznym narzędziem wspierającym zrównoważony transport (Eftestol-Wilhelmsson, 2018). Zwraca się uwagę na dwa zagadnienia w tym zakresie.

Po pierwsze, istotne znaczenie mogłyby mieć działania dotyczące regulacji umowy multimodalnego przewozu towarów. Przyjmuje się, że ten rodzaj przewozów pozwala na

zmniejszenie poziomu hałasu, zanieczyszczenia powietrza, a także na redukcję emisji dwutlenku węgla (Mazur, 2013). Niestety, o ile umowa przewozu towarów w poszczególnych gałęziach transportu została uregulowana konwencjami międzynarodowymi na poziomie globalnym lub regionalnym, o tyle umowa multimodalnego przewozu towarów, pomimo wielu prób w tym zakresie, pozostaje nieuregulowana. Brak odrębnego reżimu odnoszącego się do umowy multimodalnego przewozu towarów wywołuje natomiast daleko idącą niepewność po stronie wszystkich uczestników procesu przewozowego (Eftestol-Wilhelmsson, 2018, s. 41–53; Hoeks, 2010, s. 14). Unormowanie umowy multimodalnego przewozu towarów czy to na szczeblu krajowym (jak ma to miejsce w niektórych państwach), czy też w drodze konwencji międzynarodowej lub odpowiedniego aktu Unii Europejskiej mogłoby przyczynić się do rozpowszechnienia tego typu umowy, a tym samym, przynajmniej pośrednio, wywołać korzystne efekty w zakresie ochrony środowiska. Działania w tym zakresie były podejmowane m.in. przez Unię Europejską, w ramach której stworzono projekt odpowiedniego instrumentu prawnego, lecz sprawie nie nadano dalszego biegu (patrz: Clarke i in., 2005).

Po drugie, można by rozważać nałożenie na przewoźnika i spedytora, w regulacjach dotyczących umowy przewozu oraz umowy spedycji, obowiązku planowania transportu w taki sposób, by minimalizować jego wpływ na środowisko (Eftestol-Wilhelmsson, 2018, s. 140–144). Istnienie takiego obowiązku wykluczałoby możliwość postawienia przewoźnikowi (spedytorowi) zarzutu, że czas przewozu był zbyt długi, jeśli wydłużenie tego czasu było związane z uwzględnieniem aspektów środowiskowych przy planowaniu transportu. Trzeba zauważyć, że naruszenie wspomnianego obowiązku nie prowadziłoby do powstania szkody po stronie nadawcy, a zatem jego niewykonanie lub nienależyte wykonanie nie mogłoby prowadzić do powstania odpowiedzialności po stronie przewoźnika (spedytora), chyba że w przepisach lub w samej umowie zostałyby określone szczególne sankcje z tego tytułu.

Prośrodowiskowe stosowanie przepisów prawa umów

W kontekście wpływu prawa umów na środowisko warto także poruszyć kwestię stosowania prawa umów w taki sposób, aby uwzględniać aspekty środowiskowe. Nie ulega wątpliwości, że aspekt ochrony środowiska powinien być brany pod uwagę przy dokonywaniu wykładni prawa. Obowiązek spoczywający na sądach w tym zakresie wynika z art. 74 ust. 2 Konstytucji RP, zgodnie z którym „ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych". Przepis ten dotyczy wszystkich władz publicznych, w tym również sądów (Górski, 2016, nb. 17; Korzeniowski, 2017). Może więc być wykorzystywany jako kryterium interpretacji przepisów, zwłaszcza klauzul generalnych, zwrotów i pojęć niedookreślonych. Dotyczy to także prawa umów. Sądy, dokonując wykładni przepisów należących do tego działu prawa, powinny zatem brać pod uwagę także wymogi związane z ochroną środowiska. Przegląd orzeczeń polskich sądów cywilnych nie pozwala na przytoczenie przykładów powoływania się na względy ochrony środowiska przy wykładni przepisów z zakresu prawa umów. Wydaje się, że sytuacje takie należą do rzadkości. Przykładu w tym zakresie dostarcza jednak orzecznictwo sądów zagranicznych. W wyroku z 17.02.2006 r. norweski sąd najwyższy (Hoyesterett) orzekał o możliwości skorzystania przez konsumenta z uprawnień wynikających z niezgodności towaru z umową. Prawo norweskie, podobnie jak prawo polskie, daje konsumentowi wybór między uprawnieniem do żądania naprawy towaru lub wymiany na nowy, chyba że skorzystanie z jednego z tych uprawnień wiąże się z nadmiernymi kosztami dla przedsiębiorcy. Dokonując wykładni pojęcia „nadmierne koszty", sąd norweski odwołał się do aspektów środowiskowych i uznał za zasadną odmowę wymiany towaru na nowy w konkretnym przypadku z tego względu, że naprawa była opcją bardziej przyjazną środowisku (por. szerzej Mak & Terryn, 2020, s. 236). Nieostre wyrażenie „nadmierne koszty dla przedsiębiorcy" sąd zinterpretował zatem rozszerzająco, biorąc pod uwagę nie tylko indywidualny interes przedsiębiorcy, ale także interes publiczny. Taka interpretacja odpowiednika wskazanego przepisu w prawie polskim – art. 43d ust. 2 u.p.k. byłaby trudna. Wprawdzie art. 43d ust. 3 u.p.k. nakazuje brać pod uwagę wszystkie okoliczności sprawy, jednak wymienia tylko okoliczności związane bezpośrednio ze stronami umowy i samą umową. Próby przywołania aspektów środowiskowych nie można jednak całkowicie wykluczyć.

W omawianym kontekście interesujący jest także wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z 23.07.2020 r. (I ACa 873/19). W wyroku tym sąd, odrzucając tezę o braku możliwości dochodzenia kary umownej w sytuacji, gdy wierzyciel nie poniósł szkody, trafnie wskazał, że za zastrzeżeniem kary umownej mogą przemawiać „nie tylko racje kompensacyjne, lecz także inne godne ochrony wartości, w tym także te trudniej uchwytne ekonomicznie, którą może być, tak jak w rozpoznawanym przypadku, konieczność ochrony środowiska naturalnego". Sąd dopuścił zatem wykorzystanie instytucji prawa cywilnego do realizacji celu związanego z ochroną środowiska. Wzgląd na ochronę środowiska miał wpływ na wykładnię art. 484 § 1 k.c.

Można także postawić pytanie, czy aspekty środowiskowe mogłyby zostać uwzględnione przez sąd stosujący prawo przy ustaleniu konkretnej treści klauzul generalnych, zwłaszcza klauzuli zasad współżycia społecznego. Podstawowym punktem odniesienia dla tej klauzuli generalnej są wartości moralne, rozumiane jednak szeroko. W literaturze i orzecznictwie wskazuje się, że zasady współżycia społecznego wyrażają reguły słuszności, uczciwości, etycznego postępowania, a „wymogi płynące z zasad współżycia społecznego utożsamiane są z ogólnie pojętym poczuciem sprawiedliwości" (Doliwa, 2021). Podkreśla się, że klauzula ta odwołuje się do „powszechnie uznanych w kulturze naszego społeczeństwa wartości, które są zarazem dziedzictwem i składnikiem kultury europejskiej" (Radwański & Zieliński, 2012, s. 396). Z jednej strony zwraca się uwagę, że za-

sady współżycia społecznego odnoszą się do postępowania jednych osób wobec innych (Radwański & Zieliński, 2012, s. 396), jednak z drugiej, że wyznaczają one reguły „przyzwoitego i uczciwego postępowania w odniesieniu do istotnych społecznie i prawnie dóbr" (Doliwa, 2021). Trzeba zatem przyjąć, że przy ustalaniu treści tej klauzuli generalnej sąd powinien mieć także na uwadze stosunek określonego podmiotu do środowiska. Środowisko oraz jego ochrona są bowiem bez wątpienia wartościami powszechnie uznanymi w kulturze naszego społeczeństwa. Stosunek jednostki do środowiska może być poddany ocenie moralnej, a jej postępowanie dotyczące środowiska może być oceniane jako „dobre" i zasługujące na ochronę lub „złe" i niegodne takiej ochrony. Nie jest zatem wykluczone, by w procesie stosowania prawa sąd – ustalając treść klauzuli zasad współżycia społecznego w związku ze stosowaniem prawa umów – odwołał się do wymogów związanych z ochroną środowiska.

Wykorzystanie zasady swobody umów w urzeczywistnianiu zasady zrównoważonego rozwoju

Na koniec należy wspomnieć o jeszcze jednej tendencji, która dotyczy nie tyle prawa umów, ale samych umów i kształtowania ich treści przez zawierające je podmioty z uwzględnieniem aspektów środowiskowych. Tendencja ta ujawnia się w wielu dziedzinach gospodarki, zwłaszcza w transporcie, ale także na rynku nieruchomości. Coraz częstsze jest zamieszczanie w umowach tzw. zielonych klauzul, których celem jest zapewnienie, aby zobowiązania wynikające z umowy były wykonywane w sposób przyjazny środowisku. Na uwagę zasługuje inicjatywa „The Chancelery Lane Project" (TCLP), która ma na celu promowanie zielonych klauzul w umowach handlowych[7]. W inicjatywę zaangażowanych jest prawie 3000 osób z ponad 100 krajów, a wspiera ją ponad 300 organizacji pozarządowych. Obecnie na stronach internetowych TCLP dostępnych jest ponad 100 klauzul modelowych do wykorzystania w umowach określonego typu (np. umowach najmu, czarteru, ubezpieczenia), lub o uniwersalnym charakterze. Podobna inicjatywa, ograniczona do rynku nieruchomości, została podjęta przez organizację Better Bulding Partnership, która przygotowała wzory tzw. miękkich (niewiążących) oraz twardych zielonych klauzul (*light green clauses* oraz *dark green clauses*) do wykorzystania w umowach najmu w zależności od potrzeb i możliwości stron (szerzej na ten temat por. Piórecki, 2013). Także w Polsce zainteresowanie zielonym najmem znacznie rośnie. Zwłaszcza w czasie kryzysu energetycznego wyraźnie widoczne stają się oczekiwania najemców wobec deweloperów, właścicieli i zarządców w zakresie implementacji zielonych najmów (Rafałowski & Czerwik, 2022).

W stosowaniu przez przedsiębiorców zielonych klauzul w umowach można dopatrywać się działań marketingowych przedsiębiorców, będących rodzajem greenwashingu. Pytanie o ich skuteczność wpisuje się w szerszy problem skuteczności działań podejmowanych przez przedsiębiorców w ramach tzw. społecznej odpowiedzialności biznesu. Nawet jeśli do pewnego stopnia przedsiębiorcy wykorzystują zielone klauzule, kierując się własnym interesem, to nie wyklucza to osiągania niejako przy okazji korzystnych efektów środowiskowych.

Podsumowanie

Nie ulega wątpliwości, że prawo umów jest obecnie wykorzystywane do celów związanych z ochroną środowiska. Najwyraźniej widać to w obszarze prawa konsumenckiego. Wspieranie zrównoważonej konsumpcji wymaga kształtowania odpowiednich postaw konsumenckich, tak by konsument dokonywał wyborów najbardziej korzystnych nie tylko z jego indywidualnego punktu widzenia, ale także dla środowiska. Odpowiednio skonstruowane prawo umów konsumenckich może być jednym z instrumentów takiego wsparcia. Można oczekiwać, że w najbliższych latach w ramach Unii Europejskiej podejmowane będą działania zmierzające do tego, by interes ochrony środowiska był uwzględniany w prawie konsumenckim silniej niż do tej pory. Trzeba przy tym przypomnieć, że zgodnie z art. 11 TFUE wymogi ochrony środowiska muszą być brane pod uwagę przy ustalaniu i realizacji polityk i działań Unii, co dotyczy również polityki konsumenckiej.

Prawo umów regulujące umowy inne niż konsumenckie jest obecnie wykorzystywane do celów ochrony środowiska w niewielkim zakresie. Pewne znaczenie mają przepisy regulujące zamówienia publiczne, które – choć należące do prawa publicznego – w istotny sposób mogą wpływać na treść zawieranych umów. Ciekawym zjawiskiem są inicjatywy oddolne pochodzące od samych przedsiębiorców i ich organizacji, których celem jest uwzględnianie w treści umów „zielonych klauzul". Obecnie klauzule takie są stosowne przez strony w ramach zasady swobody umów tylko za obopólną zgodą. Jest jednak możliwe – przynajmniej teoretycznie – skodyfikowanie niektórych zielonych klauzul i włączenie ich do korpusu przepisów regulujących poszczególne typy umów. Czas pokaże, czy ustawodawcy krajowi będą korzystali z takiej możliwości. Można jednak założyć, że w niektórych krajach, zwłaszcza o silnym proekologicznym nastawieniu, takie rozwiązania będą wprowadzane.

Pozytywna jest także odpowiedź na pytanie o możliwość prośrodowiskowej wykładni przepisów prawa umów. Jak się wydaje, przypadki, gdy względy środowiskowe mogą wpłynąć na sposób wykładni takich przepisów, nie są częste, jednak nie można ich wykluczyć.

Przypisy/Notes

[1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/771 z 20.05.2019 r. w sprawie niektórych aspektów umów sprzedaży towarów, zmieniająca rozporządzenie (UE) 2017/2394 oraz dyrektywę 2009/22/WE i uchylająca dyrektywę 1999/44/WE (Dz. Urz. UE z 2019 r. L 136/28).

[2] Por. art. 43c ust. 1 ustawy z 30.05.2014 r. o prawach konsumenta (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 287 z późn. zm., dalej: u.p.k.).

[3] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE z 25.10.2011 r. w sprawie praw konsumentów, zmieniająca dyrektywę Rady 93/13/EWG i dyrektywę 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz uchylająca dyrektywę Rady 85/577/EWG i dyrektywę 97/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. UE L 304 z 22.11.2011, s. 64–88 ze zm.).

[4] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z 29.04.2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE L 172 z 17.05.2021 r., s. 1–52).

[5] Jednocześnie jednak wskazuje się, że nie każdy przypadek zastępowania sprzedaży towaru świadczeniem usług ma pozytywny efekt środowiskowy (Hojnik, 2018, s. 165).

[6] Por. ustawę z 11.09.2019 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1710 z późn. zm.) oraz dyrektywy unijne, które ustawa ta wdraża.

[7] https://chancerylaneproject.org (16.03.2023).

Bibliografia/References

Literatura/Literature

Ambrożuk, D. (2014). Kształtowanie się europejskiego prawa przewozu osób. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, (362), 11–23. https://doi.org/10.15611/pn.2014.362.01

Beckers, A. (2018). Environmental Protection meets Consumer Sales. *European Review of Contract Law*, *14*(2), 157–189. https://doi.org/10.1515/ercl-2018-1009

Blažo, O., Kováčiková, H., & Mokrá, L. (2019). European Environmental policy and public procurement – connected or disconnected? *International and Comparative Law Review*, *19*(2), 239–265. https://doi.org/10.2478/iclr-2019-0023

Chrisidu-Budnik, A. (2022). *Zielone zamówienia publiczne w perspektywie transformacji energetyczno-klimatycznej*. https://doi.org/10.34616/145040

Clarke, M. A., Herber, R., Lorenzon, F., & Ramberg, J. (2005). *Integrated services in the intermodal chain (ISIC). Final report Task B: Intermodal liability and documentation*.

Dagan, H. (2008). The limited autonomy of private law. *The American Journal of Comparative Law*, *56*(3), 809–833.

De Franceschi, A. (2018). Planned obsolescence challenging the effectiveness of consumer law and the achievement of a sustainable economy: The Apple and Samsung cases. *Journal of European Consumer and Market Law*, 217–221.

Dimatteo, L. (2019). Right to a clean environment: Role of contracts and contract law. *Revija Kopaonicke Skole Prirodnog Prava*, *1*(1), 37–58. https://doi.org/10.5937/RKSPP1901037D

Doliwa, A. (2021). *Funkcje zasad współżycia społecznego w prawie cywilnym*. C.H.Beck.

Eftestol-Wilhelmsson, E. (2018). *European sustainable carriage of goods: The role of contract law*. Routledge, Taylor & Francis Group.

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.

Górski, M. (2016). Komentarz do art. 74 Konstytucji RP. W: L. Bosek, & M. Safjan (Red.), *Konstytucja RP. Tom I. Komentarz do art. 1–86*. C.H.Beck.

Helios, J. (2013). Publicyzacja prawa prywatnego – Prywatyzacja prawa publicznego w kontekście rozważań nad prawem europejskim. *Przegląd Prawa i Administracji*, (XCII), 11–36.

Hernandez, R. J., Miranda, C., & Goni, J. (2020). Empowering sustainable consumption by giving back to consumers the 'right to repair'. *Sustainability*, *12*(3), 850. https://doi.org/10.3390/su12030850

Hoeks, M. (2010). *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*. Kluwer Law International.

Hojnik, J. (2018). Ecological modernization through servitization: EU regulatory support for sustainable product-service systems. *Review of European, Comparative & International Environmental Law*, *27*(2), 162–175. https://doi.org/10.1111/reel.12228

Horwitz, M. J. (1982). The history of the public/private distinction. *University of Pennsylvania Law Review*, *130*(6), 1423–1428.

Jagielska, M. (2021). Od konsumenta do użytkownika (o istotnej zmianie współczesnego prawa konsumenckiego). *Państwo i Prawo*, (11), 31–46.

Keirsbilck, B. (2020). Sustainability, the circular economy and consumer law in Belgium. *Journal of European Consumer and Market Law*, *9*(4), 165–168.

Korzeniowski, P. (2017). Zasada zrównoważonego rozwoju jako podstawa wykładni sądowej. W: *Inteligentna i zrównoważona gospodarka sprzyjająca włączeniu społecznemu. Wyzwania dla systemów prawnych Unii Europejskiej i państw członkowskich*. C.H.Beck.

Lawrence, M., & Bullock, R. (2022). *The Role of Rail in Decarbonizing Transport in Developing Countries*. World Bank.

Maitre-Ekern, E., & Dalhammar, C. (2019). Towards a hierarchy of consumption behaviour in the circular economy. *Maastricht Journal of European and Comparative Law*, *26*(3), 394–420. https://doi.org/10.1177/1023263X19840943

Mak, V., & Terryn, E. (2020). Circular economy and consumer protection: The consumer as a citizen and the limits of empowerment through consumer law. *Journal of Consumer Policy*, *43*(1), 227–248. https://doi.org/10.1007/s10603-019-09435-y

Matusiak, A. (2021). Komentarz do art. 96 pzp. W: M. Jaworska (Red.), *Prawo zamówień publicznych: Komentarz (stan prawny na dzień 1.91.2021 r)*. C.H.Beck.

Mazur, E. (2013). Ekologiczne aspekty transportu kombinowanego. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. *Problemy Transportu i Logistyki*, (22), 181–195.

Osajda, K., & Łętowska, E. (2020). Wprowadzenie do części ogólnej zobowiązań. W: K. Osajda (Red.), *Prawo zobowiązań – Część ogólna*. Wyd. 3. C.H.Beck.

Pecyna, M., & Zoll, F. (2015). Regulacja świadczenia usług jako wyzwanie legislacyjne. W: A. Olejniczak, J. Haberko, A. Pyrzyńska, & D. Sokołowska (Red.), *Współczesne problemy prawa zobowiązań*. Wolters Kluwer.

Piórecki, K. (2013). „Zielone" klauzule w umowach najmu. *Nieruchomości*, (5), 4–10.

Radwański, Z., & Zieliński, M. (2012). Normy i przepisy prawa cywilnego. W: M. Safjan (Red.), *Prawo cywilne. Część ogólna*. Tom 1. Wyd. 2. C.H.Beck.

Rafałowski, M., & Czerwik, S. (2022). Czas na zielone umowy najmu. 15.12.2022, *Rzeczpospolita*.
Sapir, A., Schraepen, T., & Tagliapietra, S. (2022). Green public procurement: A neglected tool in the European Green Deal toolbox? *Intereconomics*, *57*(3), 175–178. https://doi.org/10.1007/s10272-022-1044-7
Terryn, E. (2019). A Right to Repair? Towards sustainable remedies in consumer law. *European Review of Private Law*, *27*(4), 851–873. https://doi.org/10.54648/ERPL2019044
Tonner, K. (2000). Consumer protection and environmental protection: Contradictions and suggested steps towards integration. *Journal of Consumer Policy*, *23*(1), 63–78.
Van Gool, E., & Michel, A. (2021). The new Consumer Sales Directive 2019/771 and sustainable consumption: A critical analysis. *Journal of European Consumer and Market Law*, *10*(4), 136–147.
Weinrib, E. J. (2012). *The Idea of Private Law*. Oxford University Press.
Wilhelmsson, T. (2004). Varietes in of Welferism European contract law. *European Law Journal, 10*(6), 712–733.
Zoll, F., Południak-Gierz, K. M., & Bańczyk, W. K. (2020). Sustainable consumption and circular economy in the Directive 2019/771. *Pravovedenie*, *64*(4), 526–550. https://doi.org/10.21638/spbu25.2020.406

Akty prawne/Legal acts
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE z 25.10.2011 r. w sprawie praw konsumentów, zmieniająca dyrektywę Rady 93/13/EWG i dyrektywę 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz uchylająca dyrektywę Rady 85/577/EWG i dyrektywę 97/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. UE L 304 z 22.11.2011, s. 64–88 ze zm.).
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/771 z 20.05.2019 r. w sprawie niektórych aspektów umów sprzedaży towarów, zmieniająca rozporządzenie (UE) 2017/2394 oraz dyrektywę 2009/22/WE i uchylająca dyrektywę 1999/44/WE (Dz. Urz. UE z 2019 r., L 136/28).
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z 29.04.2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE L 172 z 17.05.2021, s. 1–52).
Ustawa z 30.05.2014 r. o prawach konsumenta (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 287 z późn. zm.).
Ustawa z 11.09.2019 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1710 z późn. zm.).

Strony internetowe/Webstites
https://chancerylaneproject.org (16.03.2023)
https://www.trans-lex.org/400725 (16.03.2023)
https://www.trans-lex.org/400200 (16.03.2023)

Inne źródła/Other sources
Deloitte. (2016). *Study on socioeconomic impacts of increased reparability. Final report*. Prepared for the European Commission.
Komisja Europejska. (2008). *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów, Zamówienia publiczne na rzecz poprawy stanu środowiska*, 16.07.2008, KOM (2008) 400 wersja ostateczna.
Komisja Europejska. (2011). *Wniosek. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych europejskich przepisów dotyczących sprzedaży*, 11.10.2011, KOM(2011) 635 wersja ostateczna.
Komisja Europejska. (2019). *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład*, 11.12.2019, COM(2019) 640 final.
Komisja Europejska. (2020), *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady. Nowy program na rzecz konsumentów. Poprawa odporności konsumentów na potrzeby trwałej odbudowy*, 13.11.2020, COM(2020) 696 final.
Komisja Europejska. (2022). *Wniosek. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 2005/29/WE i 2011/83/UE w odniesieniu do wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej poprzez lepsze informowanie i lepszą ochronę przed nieuczciwymi praktykami*, 30.03.2022, COM(2022) 143 final.

Dr Daniel Dąbrowski

Doktor nauk prawnych, adiunkt na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego; autor wielu publikacji z zakresu prawa cywilnego, w tym prawa spółek, m.in. monografii *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną* (2010). Współautor monografii: *Umowa przewozu osób* (2018), *Międzynarodowe konwencje przewozowe* (2019), komentarza do konwencji CMR (2015) i komentarza do Prawa przewozowego (2014, 2020).

Dr Daniel Dąbrowski

Doctor of Law, assistant professor at the Faculty of Law and Administration of the University of Szczecin; author of numerous publications in the field of civil law, including company law, e.g. the monograph *Acquisition of Own Shares by a Joint-Stock Company* (2010). Co-author of monographs: *Contract for the Carriage of Passengers* (2018), *International Transport Conventions* (2019), commentary to the CMR Convention (2015) and commentary to the Transport Law Act (2014, 2020).

Księgarnia internetowa Polskiego Wydawnictwa Ekonomicznego
zaprasza na zakupy **z rabatem 15%**

www.pwe.com.pl