

URSZULA KUBICKA*

FUNKCJONALNE ZNACZENIE WYŁĄCZENIA SEKTOROWEGO Z ZAKRESU KONSUMENCKIEGO PRAWA ODSTĄPIENIA

1. WPROWADZENIE

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 97/7/WE z dnia 20 maja 1997 r. w sprawie ochrony konsumentów w przypadku umów zawieranych na odległość (Dz.Urz. L 144/19) przyznaje konsumentowi prawo do odstąpienia od umowy i prawo do uzyskania zwrotu wpłaconych kwot bez ponoszenia dodatkowych kosztów. Konsumentkie prawo odstąpienia od umowy (*right of withdrawal*) to uprawnienie prawnokształtujące, przyznane konsumentowi w tzw. okresie *cooling-off*¹. Instytucja ta uważana jest za odstępstwo od zasady *pacta sunt servanda*, gdyż na określony czas osłabia „węzeł prawny” łączący strony umowy. W takim przypadku, aż do upływu zastrzeżonego terminu na odstąpienie, umowa wywołuje pełne skutki prawne, osłabione jest jednak jej *animus obligandi*². To uprzywilejowanie przyznane zostało konsumentowi, aby mógł on swoją decyzję zawarcia umowy dokładnie

* Autorka ukończyła w 2011 r. studia na wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie i podjęła studia w ramach programu European Master in Law & Economics na Uniwersytecie w Bolonii i Hamburgu.

¹ Okres *cooling-off* — rozumiany jako czas dany konsumentowi w celu „ochłonięcia” po zawarciu umowy, głównie na potrzeby ponownego przemyślenia wcześniej podjętej decyzji o zawarciu umowy, jednak teraz już w warunkach realnej swobody kształtowania i wyrażania woli (wolnych od technik manipulacyjnych czy perswazyjnych przedsiębiorców).

² Tak G. Tracz: *Sposoby jednostronnej rezygnacji z zobowiązań umownych*, Kraków 2007, s. 319; F. Zoll (w:) R. Cierpiał, A. Kraft, M. Thurner, F. Zoll: *Ausgewählte Fragen über die dinglichen Auswirkungen des Rücktritts vom Vertrag* (w:) *Wokół problematyki cywilnoprawnej. Księga pamiątkowa dla uczczenia pracy naukowej Profesora Kazimierza Korzana*, Katowice 2001.

przemyśleć, a zwłaszcza zbadać zakupiony przedmiot i sprawdzić jego użyteczność³. Głównym celem ustawodawcy była chęć eliminacji nierównowagi stron, przywrócenie pełni autonomii decyzyjnej w trosce o zachowanie podstawowych pryncypiów prawa prywatnego: zasady swobody umów i autonomii woli stron. Ten sposób regulacji wyraża ochronny charakter prawny reżimu prawa konsumenckiego⁴. Ustawodawca europejski wzmacnia konsumenta, uznawanego w doktrynie za słabszą stronę umowy, mając na celu zneutralizowanie dominującej pozycji przedsiębiorców. W wielu przypadkach obowiązywanie zasady swobody umów w sposób nieograniczony byłoby niepożądane⁵, stąd wprowadzone ograniczenia są usprawiedliwione ochroną interesów „słabszej strony” umowy. Oznacza to świadomą partycypację konsumenta we wzajemnej transakcji oraz zniwelowanie zniekształceń rynkowych i dominującej pozycji drugiej strony umowy⁶. Oprócz dbałości o przywrócenie autonomii woli i równości kontraktowej stron, do niezbędnych standardów ochrony konsumenta zalicza się również: uczciwość zachowań rynkowych, przejrzystość rynku, uczciwość postanowień umownych, jak i dostęp do wymiaru sprawiedliwości⁷. Dyrektywy konsumenckie zawierają specyficzne regulacje, które charakteryzuje między innymi imperatywny charakter dyspozycji, przedumowne i umowne obowiązki przedsiębiorcy, jak i występująca „wciąż jeszcze harmonizację minimalną”⁸ w niektórych dyrektywach.

Dyrektywa 97/7/WE zawiera wyłączenie niektórych sektorów działalności gospodarczej spod zakresu stosowania konsumenckiego prawa odstąpienia, zawarte w art. 3 ust. 2 dyrektywy, w skład którego wchodzi różny zakres przedsiębiorców między innymi świadczących usługi w dziedzinie zakwaterowania, transportu, gastronomii i wypoczynku. Wyłączenie to dotyczy usługodawców, którzy zobowiązali się świadczyć usługi w ściśle określonym dniu lub okresie.

Kluczową kwestią dla ustalenia zakresu omawianego wyłączenia jest odpowiednia wykładnia pojęć, która stała się przedmiotem rozważań Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie *easyCar (UK) Ltd v. Office of Fair Trading*⁹. Sprawa ta zrodziła wiele pytań zarówno o funkcjonalne znaczenie uprzywilejowania niektórych przedsiębiorców w świetle dyrektywy, jak i o skutki takiej regulacji względem kon-

³ Z. Radwański: *Prawo cywilne, część ogólna*, Warszawa 2006, s. 170.

⁴ E. Łętowska: *Ochrona niektórych praw konsumentów*, wyd. 2, Warszawa 2001, s. 26.

⁵ P. Brulez: *From the Academic DCFR to a Political CFR — Conference on European Contract Law, Trier, 18–19 March 2010*, *European Review of Private Law* 2010, vol. 5, s. 1048.

⁶ E. Łętowska: *Prawo umów konsumenckich*, Warszawa 2002, s. 251.

⁷ L. Bernaudeau: *La directive communautaire 97/7 en matière de contrats à distance*, *Cahiers de droit européen* 2000, bol. 36, nr 1–2, s. 117 i n.

⁸ J. Laffineur: *L'évolution du droit communautaire relatif aux contrats de consommation*, *Revista española de Documentación Científica* 2001, s. 34. Taki komentarz autor zawarł w odniesieniu do dyrektywy 97/7/WE, obecnie podlegającej rewizji i licznym zmianom, w ramach tworzenia jednolitej dyrektywy w sprawie praw konsumentów (Consumer Rights Directive).

⁹ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 marca 2005 r. w sprawie C–336/03, *easyCar (UK) Ltd p. Office of Fair Trading* (wniosek High Court of Justice (England & Wales), Chancery Division o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym) — C–336/03, *easyCar (UK) Ltd v. Office of Fair Trading*.

sumentów. Czyje interesy chciał chronić ustawodawca, wprowadzając to wyłączenie i czy ochrona ta była na tyle istotna, aby wykluczyć w takich przypadkach specjalne uprawnienia konsumentów? Jaka grupa przedsiębiorców — zgodnie z zamysłem ustawodawcy — miała zostać objęta ochroną? Czy zawarcie wyłączenia sektorowego o niedookreślonym zakresie w rezultacie nie niweczy celów dyrektywy?

2. STAN FAKTYCZNY SPRAWY

Przedmiotem sprawy, którą zajął się Europejski Trybunał Sprawiedliwości, była działalność spółki easyCar, zajmującej się wynajmem samochodów na obszarze Zjednoczonego Królestwa i innych państw członkowskich. Klienci spółki mogli dokonywać rezerwacji samochodów jedynie bezpośrednio przez Internet. Przedsiębiorca tak zorganizował swoje przedsiębiorstwo, że z technik komunikacji na odległość i braku jednoczesnej obecności stron umowy uczynił zasadę swojego funkcjonowania¹⁰. W takiej sytuacji konsument, zawierający umowę na odległość, narażony jest na znaczny deficyt informacyjny. Nie ma możliwości zapoznania się z przedmiotem świadczenia, nie może zweryfikować rzetelności przedsiębiorcy, dodatkową przeszkodą może być również samo komunikowanie się stron na odległość. W celu zapobiegnięcia niebezpieczeństwom takiego niedoinformowania, dyrektywa przewidziała liczne mechanizmy obronne, w tym szczególnie konsumenckie prawo odstąpienia od umowy, jak i liczne obowiązki informacyjne wymagane od przedsiębiorcy. Ochrona ta jest jednak wyłączona, jeżeli mamy do czynienia z przedsiębiorcą kwalifikującym się do katalogu wyjątków zawartym w art. 3 ust. 2 dyrektywy 97/7/WE¹¹.

W analizowanej sprawie, zgodnie z warunkami umów o wynajem samochodów, które proponowała i zawierała spółka easyCar, konsumenci nie mogli otrzymać zwrotu wpłaconych kwot, w przypadku rozwiązania przez nich umowy, chyba że została ona rozwiązana z powodu: „nadzwyczajnych i nieprzewidzianych okoliczności, niezależnych od woli [konsumenta], w szczególności (...): poważnej choroby kierowcy, która czyni go niezdolnym do prowadzenia samochodu; klęsk żywiołowych (...), działań lub ograniczeń wprowadzonych przez rządy lub organy publiczne; wojny, zamieszek, powstania lub działań terrorystycznych” albo „na podstawie uznania dyrektora działu obsługi klienta spółki w innych wyjątkowych okolicznościach”¹².

¹⁰ E. Łętowska: *Ochrona niektórych praw konsumentów. Komentarz*, wyd. 2, Warszawa 2001, § 4, s. 48.

¹¹ Zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 97/7/WE: „Artykuły 4–6 i art. 7 ust. 1 nie mają zastosowania do: umów na dostawę środków spożywczych, napojów lub innych towarów przeznaczonych do codziennego użytku dostarczanych do miejsca zamieszkania, pobytu lub pracy przez regularne firmy dostawcze, umów na świadczenie usług w zakresie zakwaterowania, transportu, gastronomii lub wypoczynku, w przypadku gdy usługodawca w momencie zawierania umowy zobowiązuje się do świadczenia tych usług w ściśle określonym dniu lub okresie; wyjątkowo w przypadku imprez wypoczynkowych na wolnym powietrzu (...)”.

¹² Wyrok ETS z dnia 10 marca 2005 r., C–336/03, *op. cit.*, § 10.

Instytucja Office of Fair Trading otrzymywała liczne skargi od konsumentów dotyczące umów o wynajem samochodów zawartych ze spółką easyCar. Było to spowodowane faktem, że warunki tych umów naruszały art. 10 i 14 ustawy krajowej (Zjednoczonego Królestwa), przyznające konsumentowi prawo do odstąpienia od umowy wraz ze zwrotem całości uiszczonych kwot w określonym terminie od jej zawarcia. Spółka easyCar uznała jednak, że jej działalność podlega wyłączeniu zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 97/7/WE¹³, natomiast OFT sprzeciwił się tym twierdzeniom, uznając, że wynajem samochodów nie może być uznany za „usługę w zakresie transportu” w rozumieniu wspomnianej dyrektywy.

Spółka easyCar i Office of Fair Trading wniosły skargi do High Court of Justice (England & Wales), Chancery Division. Spółka easyCar wniosła o stwierdzenie, że oferowane przez nią umowy korzystają z przewidzianego przez ustawę krajową wyłączenia z zakresu konsumenckiego prawa odstąpienia od umowy. Natomiast OFT wniosła o nakazanie spółce easyCar, aby: zaprzestała naruszania ustawy krajowej poprzez odmawianie swoim klientom prawa do odstąpienia od umowy, jak i do zwrotu wpłaconych przez nich kwot¹⁴. W tych okolicznościach High Court of Justice (England & Wales), Chancery Division postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy pojęcie »umów o świadczenie usług w zakresie (...) transportu« znajdujące się w art. 3 ust. 2 dyrektywy (...) obejmuje umowy o wynajem samochodów?”.

3. ARGUMENTACJA I STANOWISKO RZECZNIKA GENERALNEGO

Analizując stanowisko Rzecznika Generalnego Christine Stix-Hackl, można zauważyć skupienie się na analizie wyjątków od dyrektywy, w tym wyraźne wskazanie na cel wyłączenia sektorowego i próbę dookreślenia jego zakresu. Przywoływana argumentacja skłania do uznania za właściwą jedynie interpretację zawężającą omawianego wyłączenia z zakresu stosowania przepisu prawa wtórnego. Taka wykładnia jest zgodna z orzecznictwem unijnym, szczególnie w dziedzinie prawa konsumenckiego, gdzie pod uwagę musi być wzięty ochronny cel dyrektywy.

Świadczenie przedsiębiorcy, które miałyby zostać objęte ochroną w postaci wyłączenia od przysługującego konsumentowi prawa odstąpienia od umowy, musi być sprecyzowane pod względem czasu i terminu wykonania zobowiązania. Należy stwierdzić, że dziedziny objęte wyłączeniem sektorowym — w tym usługi w zakresie transportu, gastronomii, zakwaterowania lub wypoczynku, najczęściej podlega-

¹³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 97/7/WE z dnia 20 maja 1997 r. w sprawie ochrony konsumentów w przypadku umów zawieranych na odległość (Dz.Urz. L 144/19).

¹⁴ Wyrok ETS z dnia 10 marca 2005 r., C-336/03, *op. cit.*, § 11–14.

ją wcześniejszej rezerwacji. W rzeczywistości okoliczność, polegająca na uzależnieniu przedsiębiorstwa od wcześniejszej rezerwacji, wywołuje dla niego określone koszty, co z kolei powoduje zwiększenie obciążenia finansowo-organizacyjnego dla przedsiębiorcy w razie braku możliwości kompensacji. To właśnie tych przedsiębiorców, których istotą działalności jest gotowość świadczenia w ściśle określonym terminie, chciał chronić ustawodawca europejski, w drodze wyłączenia sektorowego. Dostawca usługi zobowiązuje się od chwili zawarcia umowy do utrzymywania w gotowości możliwości udostępnienia określonego zakresu świadczeń w danym okresie¹⁵. Jednakże w braku usługobiorcy, dostawca zmuszony jest szukać klienta, który życzyłby sobie wykonania takiej usługi w tym samym czasie. W takim przypadku wykładnia dotycząca zakresu przedmiotowego wyłączenia uzależniona jest od tego, czy w razie zastosowania dyrektywy przedsiębiorstwo wynajmujące samochody poniesie takie same skutki finansowe i materialne jak inni dostawcy usług wymienieni w art. 3 ust. 2 dyrektywy 97/7/WE.

Zgodnie z zawartą w wyłączeniu sektorowym zasadą równowagi interesów między konsumentami a przedsiębiorcami ograniczenie ochrony konsumentów mogłoby być uzasadnione wyłącznie w przypadku, gdyby przedsiębiorstwo było narażone na wyraźnie negatywne skutki¹⁶, szczególnie w postaci zwiększenia kosztów operacyjnych działalności przedsiębiorstwa. Ustawodawca przewidział ochronę pewnej grupy przedsiębiorców, która mogłaby zostać w pewien szczególny sposób dotknięta przez zastosowanie wobec niej ochronnego reżimu konsumenckiego w pełnym wymiarze. Względem tej grupy tym razem to prawo konsumenckie zaburzałoby równowagę kontraktową stron poprzez obciążenie usługodawców ryzykiem zniweczenia skutków umowy przez konsumenta.

W przytaczanej argumentacji za podstawową cechę tego nadmiernego obciążenia uważa się głównie wzrost wydatków organizacyjnych spowodowanych dokonaną rezerwacją. Zdaniem Rzecznika Generalnego Christine Stix-Hackl brak było tego dodatkowego obciążenia czy też nadmiernych wydatków w sytuacji, gdy spółka easyCar udostępniała samochody w ramach osobnej umowy najmu, natomiast przygotowanie pojazdu (czyszczenie, napełnianie zbiornika itd.) dokonywane było na podstawie dodatkowej i oddzielnej umowy. Dodatkowo, zdaniem Rzecznika, w razie odstąpienia przez konsumenta od umowy przedsiębiorca mógł skorzystać z wynajmu w trybie „last minute”, przez co nie poniósłby znacznych obciążeń finansowych w ramach swojej działalności. Istnieje zatem możliwość kompensacji ewentualnych strat przez przedsiębiorcę. Usługi dotyczące wynajmu samochodów mogłyby jednak (zdaniem Rzecznika) zasługiwać na ochronę, poprzez zaliczenie ich do grona wyjątków, jedynie w sytuacji, gdyby usługi te należały do systemu wykraczającego poza ramy jednego przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwo zintegro-

¹⁵ Rzecznik Generalny Christine Stix-Hackl: opinia przedstawiona w dniu 11 listopada 2004 r., sprawa C-336/03, *easyCar (UK) Ltd p. Office of Fair Trading*, § 41.

¹⁶ Rzecznik Generalny Christine Stix-Hackl: opinia..., *op. cit.*, § 65.

wane z systemem, który obejmowałby również inne dziedziny podlegające odstępstwu sektorowemu przewidzianemu w dyrektywie do tego stopnia, że ponosiłoby poważne konsekwencje, na przykład z racji tożsamości osób i środków lub istnienia ofert mieszanych (lot plus samochód), mogłoby korzystać z odstępstwa sektorowego. W przeciwnym razie przedsiębiorca zajmujący się najmem samochodów mógłby znaleźć się w mniej korzystnej sytuacji niż jego konkurenci. W takim przypadku ochronę konsumentów mogłaby ewentualnie zapewnić w wystarczającym stopniu dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. — w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek¹⁷. Jednakże okoliczności, w jakich postawiono pytanie prejudycjalne, nie wskazują na to, że spółka easyCar działała w ramach podobnego systemu. Można zgodzić się z Rzecznikiem Generalnym, że w tym konkretnym przypadku „całość powyższych elementów nie uzasadnia wykluczenia lub ograniczenia ochrony konsumentów w przypadku zwykłej umowy najmu samochodu poprzez odstępstwo od przepisów dyrektywy, jako że konsument powinien być przede wszystkim wystarczająco poinformowany, w taki sposób, aby zrozumieć postanowienia umowy”¹⁸, jak i mieć czas do podjęcia racjonalnej decyzji w sprawie umowy.

Tymczasem przedsiębiorstwo easyCar realizowało swoje usługi głównie w oparciu o świadczenia częściowe (w postaci samego wynajmu), w związku z czym powinno być obarczone szczególnymi obowiązkami informacyjnymi, na przykład poprzez wskazanie świadczeń wchodzących w skład oferowanej usługi oraz świadczeń, które należy rezerwować dodatkowo. Nie było to jednak praktyką spółki. W takiej sytuacji konsumenci narażeni byli na deficyt informacyjny skutkujący zawieraniem niekorzystnych umów, istotnie naruszających ich interesy.

W przywoływanym stanowisku Rzecznika Generalnego uznano fakt objęcia wynajmu samochodów wyłączeniem sektorowym za niezgodny z zasadą równości, która to zasada powinna być zagwarantowana w prawie wspólnotowym¹⁹. Na poparcie swojej argumentacji Rzecznik przytoczył stanowisko rządu Zjednoczonego Królestwa, który uznał, że wyłączenie zawarte w art. 3 ust. 2 dyrektywy 97/7/WE nie dotyczy umów o wynajem samochodów i równocześnie opowiedział się za zawężającą interpretacją przepisu. Rzecznik podkreślił, że przedsiębiorstwa przewożowe, pozostające w zakresie pojęcia transportu zawartego w art. 3 ust. 2 dyrektywy 97/7/WE, funkcjonują na podstawie specjalnych zezwoleń, natomiast świadczenie usług w postaci wynajmu samochodów nie musi spełnić takich szczególnych wymogów. Dodatkowo Rzecznik powołuje się na prokonsumencką opinię rządu hiszpańskiego, na podstawie której w przedmiotowym stanie faktycznym powinno

¹⁷ Dyrektywa Rady z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (90/314/EWG).

¹⁸ Rzecznik Generalny Christine Stix-Hackl: opinia..., *op. cit.*, § 67.

¹⁹ *Ibidem*, § 21.

dojść do odmowy objęcia wyłączeniem sektorowym umów o wynajem środków transportu.

Problem właściwej wykładni wyłączenia sektorowego nabrał istoty w ramach analizy odmiennych wersji językowych dyrektywy 97/7/WE. W zależności od wersji językowej zakres wyłączenia sektorowego mógł być różnie określony. W wersji niemieckiej i włoskiej była mowa o „sektorze transportu”, natomiast w hiszpańskiej, francuskiej i angielskiej o usługach z zakresu „transportu”. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem odmiennie wersje językowe tekstu wspólnotowego powinny być interpretowane w sposób jednolity²⁰, w przypadku zaś różnic, dany przepis powinien być interpretowany przy uwzględnieniu ogólnej systematyki i celu uregulowania, którego stanowi część²¹. W sytuacji zaistniałych rozbieżności w wersjach językowych dyrektywy doszło do odmiennego zrozumienia pojęć w niej zawartych. Jest to problem, z którym ustawodawca europejski miał już styczność wcześniej. Nieczytelność i niejasność regulacji o zasadniczym znaczeniu dla właściwego funkcjonowania ochrony konsumenta powoduje bezpośrednie zagrożenie dla jego interesów. Chodzi tutaj nie tylko o brak transparentności terminów prawnych, lecz także o wspomniane odmienności poszczególnych wersji językowych dyrektyw. Język użyty w tych aktach prawnych nie jest precyzyjnym językiem techniczno-prawnym, ułatwiającym jego przeniesienie na grunt ustawodawstw krajowych²². Bardzo często „równoważność terminów krajowych i wspólnotowych okazuje się pozorna”²³, natomiast określone definicje mogą być w ogóle obce niektórym reżimom prawnym państw członkowskich i ich niedookreślenie implikuje liczne błędy interpretacyjne.

Podobne stanowisko do rządu Zjednoczonego Królestwa przyjęła również Komisja Europejska, uznając, że przywoływany przepis nie dotyczy usług świadczonych przez spółkę „easyCar” i wobec definiowania pojęcia „usług w zakresie transportu” przyjęła autentyczną wykładnię pojęcia „przewożenie”. „Przewożenie” oznacza przewożenie osób lub dóbr z jednego miejsca do innego. Pojęcie to obejmuje czynny element charakterystyczny, który nie występowałby w przypadku zwykłego udostępnienia pojazdów do wynajmu²⁴. Co więcej, w tej sytuacji Komisja nie zauważyła szczególnie poważnych i negatywnych konsekwencji, które mogłaby ponieść spółka easyCar w przypadku skorzystania przez konsumenta z przysługującego mu prawa odstąpienia, gdyż „wynajęty pojazd wraca na parking przedsiębiorstwa i może być dalej udostępniany”²⁵. Nie ma w tej sytuacji podstaw do za-

²⁰ Wyroki: z dnia 27 października 1977 r. w sprawie 30/77, *Bouchereau*, Rec. 1999, pkt 14; z dnia 7 grudnia 1995 r. w sprawie C-449/93, *Rockfor*, Rec. s. I-4291, pkt 28; z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie C-127/00, *Hässle*, Rec. s. I-0000, pkt 70 oraz wyrok z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie C-341/01, *Plato Plastik*, Rec. s. I-0000, pkt 64.

²¹ Rzecznik Generalny Christine Stix-Hackl: opinia..., *op. cit.*, § 38.

²² Z. Radwański (red.): *Zielona księga. Optymalna wizja Kodeksu cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej*, Komisja Kodyfikacyjna Prawa Cywilnego, Ministerstwo Sprawiedliwości, Warszawa 2006, s. 100.

²³ *Ibidem*.

²⁴ Rzecznik Generalny Christine Stix-Hackl: opinia..., *op. cit.*, § 29.

²⁵ *Ibidem*.

gwarantowania specjalnej ochrony usługodawcy w postaci objęcia zakresem wyłączenia sektorowego.

Na zakończenie analizy argumentacji Rzecznika warto przywołać orzeczenie ETS wydane w sprawie *Travel Vac SL v. Manuel Jose Antelm Sanchis*²⁶, w którym Trybunał określił konstrukcję jurydyczną prawa odstąpienia. Zdaniem ETS prawo odstąpienia to zarówno jednostronna czynność prawna, dyskrejonalna, ograniczona czasowo, jak i mająca na względzie porządek publiczny. Europejski Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że dla wykonania prawa odstąpienia od umowy wystarczy, aby konsument znalazł się w sytuacji faktycznej przewidzianej w danej dyrektywie²⁷. Żadne dodatkowe przesłanki, jak na przykład nieuczciwe zachowanie przedsiębiorcy czy manipulowanie konsumentem, nie muszą zachodzić, aby konsument mógł skorzystać z prawa odstąpienia od umowy, nie musi on także dowodzić, że wprowadzono go w błąd. Konsument nie może być obciążany jakimikolwiek kosztami wynikającymi z faktu jego odstąpienia od umowy, co jednak nie powinno być mylone z obowiązkiem zwrotu otrzymanych świadczeń²⁸. Tym stwierdzeniem Trybunał podkreślił nie tylko istotę konsumenckiego uprawnienia kształtującego i jego semiimperatywny charakter, lecz także jego znaczenie dla konsumenckiego reżimu ochronnego. W konsekwencji uzasadniałoby to potrzebę szerokiego stosowania tego prawa jako skutecznego instrumentu ochronnego konsumenta, co implikuje zawężającą wykładnię jego wyjątków. Jest to jednak sprzeczne z przywoływaną poniżej opinią Trybunału wyrażoną w omawianym wyroku w sprawie *easyCar*.

4. ARGUMENTACJA TRYBUNAŁU SPRAWIEDLIWOŚCI

4.1. UZASADNIENIE WYROKU PRZEZ TRYBUNAŁ

Trybunał Sprawiedliwości w uzasadnieniu wyroku w sprawie *easyCar (UK) Ltd. p. Office of Fair Trading* skupił się na kluczowej wykładni pojęć z art. 3 ust. 2 dyrektywy 97/7/WE, szczególnie z powodu potrzeby dookreślenia pojęcia „usług z zakresu transportu”. Analizując poglądy Trybunału, można zauważyć przyjęcie wykładni przychylniej przedsiębiorcom objętym wyłączeniem sektorowym z powodu rozszerzającej interpretacji przepisów dotyczących wyłączenia z zakresu konsumenckiego prawa odstąpienia od umowy. Przedmiotem rozważań w uzasadnieniu wyroku były, stosowane przez spółkę *easyCar*, warunki umów o świadczenie usług w zakresie najmu samochodów. Trybunał Sprawiedliwości, udzielając odpowiedzi na skierowane do niego pytanie prejudycjalne, uznał, że pojęcie „transport” obej-

²⁶ Wyrok Trybunału (Trzecia Izba) z dnia 22 kwietnia 1999 r., Case C-423/97, *Travel Vac SL v. Manuel José Antelm Sanchis*. Reference for a preliminary ruling: *Juzgado de Primera Instancia de Valencia-Spain*.

²⁷ Wyrok Trybunału, *Travel Vac SL v. Manuel José Antelm Sanchis*, pkt 44.

²⁸ *Ibidem*, pkt 57.

muje swym zakresem nie tylko umowy o przewóz, lecz także umowy o świadczenie innych usług, na przykład w formie udostępnienia konsumentowi środków transportu w postaci wynajmu samochodów. Zamiarem ustawodawcy było nie tylko zapewnienie ochrony konsumentom, lecz także uwzględnienie interesów przedsiębiorców — w szczególności dostawców określonej kategorii usług w taki sposób, aby nie byli oni narażeni na niewspółmierne utrudnienia w związku z rezygnacją konsumenta z wcześniejszej rezerwacji.

Trybunał w swych rozważaniach stwierdził, że przedsiębiorstwa takie jak „easyCar” muszą dokonywać pewnych określonych działań w ramach umowy, aby móc w wyznaczonym dniu wykonać uzgodnione świadczenie. W związku z czym napotykają oni podobne utrudnienia w razie rezygnacji z zamówionej usługi, jak to ma miejsce w przypadku innych przedsiębiorstw działających w sektorze transportu. Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał, że pojęcie „usługi w zakresie transportu” obejmuje również umowy o wynajem samochodów, co oznacza, że konsument nie może rozwiązać takich umów bez negatywnych dla siebie skutków i bez ponoszenia kosztów odstąpienia²⁹. Ciekawym zagadnieniem omawianego uzasadnienia wyroku jest wyraźne przyjęcie stanowiska korzystnego dla przedsiębiorców, w przeciwieństwie do przywołanych wcześniej argumentów Komisji Europejskiej oraz opinii reprezentowanej przez rządy hiszpański, francuski i Zjednoczonego Królestwa, jak i też Trybunału zawartych w uzasadnieniach do wcześniejszych wyroków w sprawach konsumenckich.

4.2. UZASADNIENIE WYROKU A SPOSÓB INTERPRETACJI POJĘĆ

W orzecznictwie europejskim uznano za właściwe ustalanie znaczenia i zakresu pojęć pozbawionych definicji w drodze odwołania się do zwyczajowego rozumienia danego pojęcia w języku potocznym, przy uwzględnieniu również kontekstu, w którym zostało ono użyte, jak i celu regulacji, którego jest częścią³⁰. Gdy pojęcia te znajdują się w przepisie stanowiącym odstępstwo od zasad wspólnotowych mających na celu ochronę konsumentów, powinny być one interpretowane w wąski sposób³¹.

Z art. 3 ust. 2 dyrektywy 97/7/WE³² wynika, że zamiarem ustawodawcy nie było zdefiniowanie zawartego w tym przepisie wyłączenia na podstawie rodzajów

²⁹ Komunikat prasowy nr 20/05 z dnia 10 marca 2005 r. w sprawie C-336/03, *easyCar (UK) Ltd p. Office of Fair Trading*.

³⁰ Wyroki: z dnia 19 października 1995 r. w sprawie C-128/94, *Hönig*, Rec. s. I-3389, pkt 9 i z dnia 27 stycznia 2000 r. w sprawie C-164/98 P, *DIR International Film i in. p. Komisji*, Rec. s. I-447, pkt 26.

³¹ Wyroki: z dnia 18 stycznia 2001 r. w sprawie C-83/99, *Komisja p. Hiszpanii*, Rec. s. I-445, pkt 19 i wyrok z dnia 13 grudnia 2001 r. w sprawie C-481/99, *Heininger*, Rec. s. I-9945, pkt 31.

³² Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 97/7/WE z dnia 20 maja 1997 r. w sprawie ochrony konsumentów w przypadku umów zawieranych na odległość (Dz.Urz. L 144/19).

umów, ale dokonanie tego w taki sposób, aby różnego rodzaju umowy o świadczenie usług w sektorach zakwaterowania, transportu, gastronomii i wypoczynku mieściły się w jego zakresie, z wyjątkiem tych, których wykonanie nie ma miejsca w określonym dniu lub okresie³³. Taką wykładnię wspiera również kilka wersji językowych dyrektywy, w tym wersja niemiecka, włoska i szwedzka, które mówią odpowiednio o „Dienstleistungen in den Bereichen (...) Beförderung” (usługach w dziedzinie transportu), „servizi relativi (...) ai trasporti” (usługach związanych z transportem) i „tjänster som Asser (...) transport” (usługach, które dotyczą transportu).

Konkludując, Trybunał uznał, że zarówno w rozumieniu potocznym, jak i w niektórych wersjach językowych wspomnianej dyrektywy w zakres pojęcia „transport” wchodzi również umowy o wynajem samochodów. Tym samym, z powodu zaliczenia tych umów do zakresu wyłączenia od obowiązku przyznania konsumentowi prawa do odstąpienia od umowy, przyznano racje spółce easyCar. Trybunał opowiedział się zatem po stronie przedsiębiorcy.

5. PORÓWNANIE STANOWISKA TRYBUNAŁU Z UZASADNIENIEM RZECZNIKA GENERALNEGO

Europejski Trybunał Sprawiedliwości przyjął stanowisko, że prawidłową wykładnią w stosunku do zakresu odstępstwa sektorowego w omawianym przypadku nie jest wykładnia najbardziej korzystna dla konsumenta, gdyż obowiązywanie konsumenckiego prawa odstąpienia nie jest absolutne. Co więcej, konsumenckie prawo odstąpienia od umowy rodzi wręcz konieczność zapewnienia równowagi między ochroną konsumentów a słusznym interesem przedsiębiorców. Wykładnia pojęć jest zależna od tego, czy w razie zastosowania przepisów dyrektywy w jej pełnym wymiarze, zainteresowane przedsiębiorstwo poniesie takie same skutki finansowe i materialne jak inni dostawcy usług wymienionych w art. 3 ust. 2 tiret 2 dyrektywy 97/7/WE³⁴.

Wspomniana przez Rzecznika opinia Trybunału³⁵, przemawiająca za uprzywilejowaniem innowacyjnych przedsiębiorców, budzi poważne wątpliwości. Właśnie w stosunku do nowoczesnych usług zapewnienie ochrony konsumentom, nieświadomym jeszcze pewnych zagrożeń mogących pochodzić od tych innowa-

³³ Wyrok ETS z dnia 10 marca 2005 r., C-336/03, *op. cit.*, § 24.

³⁴ Art. 3 ust. 2 tiret 2 dotyczy: „umów na świadczenie usług w zakresie zakwaterowania, transportu, gastronomii lub wypoczynku, w przypadku gdy usługodawca w momencie zawierania umowy zobowiązuje się do świadczenia tych usług w ściśle określonym dniu lub okresie; wyjątkowo w przypadku imprez wypoczynkowych na wolnym powietrzu usługodawca może zastrzec sobie prawo do niestosowania art. 7 ust. 2 w szczególnych okolicznościach”.

³⁵ „(...) znaczenie ma tutaj okoliczność, że nowatorskie usługi i sposoby ich świadczenia są w ostateczności korzystne dla konsumentów (...)”, Rzecznik Generalny Christine Stix-Hackl: opinia..., *op. cit.*, § 23.

cyjnych świadczeń, jest szczególnie potrzebne lub wręcz niezbędne. Szczególnie dotyczy to między innymi prawa do uzyskania informacji o usłudze, uświadomienia nabywcom dodatkowych kosztów usługi, jak i potrzeby kontroli wzorców umownych.

Poziom zróżnicowania prawa konsumenckiego w poszczególnych państwach członkowskich, będący skutkiem zastosowania w przeszłości metody harmonizacji minimalnej, powoduje, że ETS nie może stosować jednolitej wykładni. Akty normatywne poszczególnych państw członkowskich, pomimo wzajemnych różnic, spowodowanych pozostawieniem swobody w ramach harmonizacji minimalnej, pozostają nadal zgodne z dyrektywą³⁶. W związku z tym zapewnienie jednolitej wykładni nie jest tutaj możliwe³⁷. Mimo iż ETS odnosił się wielokrotnie w swym orzecznictwie do kwestii konsumenckich, analizowane problemy wynikały raczej z niedoskonałości legislacyjnej dyrektyw aniżeli z konieczności zapewnienia jednolitej wykładni prawa. Poza tym, nawet w sytuacji gdy Trybunał zdefiniował w określony sposób występujące w danej dyrektywie określone pojęcie, na przykład konsumenta, państwa członkowskie, korzystając z zasady harmonizacji minimalnej, mogły to pojęcie rozumieć znacznie szerzej³⁸.

Jednakże art. 3 ust. 2 dyrektywy³⁹ stanowi wyłączenie sektorowe z zakresu stosowania przepisu prawa wtórnego, zatem zgodnie z utrwalonym orzecznictwem i ogólnie przyjętymi zasadami należy je interpretować zawężająco⁴⁰ — na co w swoich wnioskach powołał się Rzecznik. Zasady te stosuje się w szczególności w dziedzinie prawa konsumentów⁴¹, ponieważ uwzględnienie ochronnego celu przedmiotowego aktu przy jego interpretacji jest szczególnie konieczne⁴². Zasadne jest zatem stwierdzenie Rzecznika, że skoro dotychczasowe orzecznictwo nie pozwala na żaden wniosek co do wykładni dyrektywy, wyjątki z art. 3 ust. 2 należy interpretować w sposób niezależny i uwzględniający ich specyfikę. Interpretacja ta musi być spójna z kontekstem dyrektywy i celem ochronnym jej przepisów⁴³. Za właściwą względem analizowanego wyłączenia sektorowego należy uznać wykładnię zawężającą jego zakres.

³⁶ W dyrektywie 97/7/WE zdecydowano się na zastosowanie harmonizacji minimalnej w aspekcie standardu ochrony konsumenta w umowach zawieranych na odległość.

³⁷ F. Grzegorzczak: *Prawo konsumenckie w Unii Europejskiej — aspekty systemowe*, Warszawa 2009, s. 71.

³⁸ *Ibidem*, s. 71–72.

³⁹ Dyrektywa 97/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 maja 1997 r. w sprawie ochrony konsumentów w przypadku umów zawieranych na odległość (L 144/19).

⁴⁰ Wyroki: z dnia 7 września 1999 r. w sprawie C–216/97, *Gregg*, Rec. s. I–4947, pkt 12 oraz z dnia 18 stycznia 2001 r. w sprawie C–83/99, *Komisja p. Hiszpanii*, Rec. s. I–445, pkt 19.

⁴¹ Zob. w szczególności wyroki: z dnia 10 maja 2001 r. w sprawie C–203/99, *Veedefald*, Rec. s. I–3569, pkt 15 oraz z dnia 13 grudnia 2001 r. w sprawie C–481/99, *Heininger*, Rec. s. I–9945.

⁴² Rzecznik Generalny Christine Stix-Hackl: *opinia...*, *op. cit.*, § 32–33.

⁴³ *Ibidem*, § 58.

6. UZASADNIENIE UMIESZCZENIA OKREŚLONYCH KATEGORII PRZEDSIĘBIORCÓW W ZAKRESIE WYŁĄCZENIA SEKTOROWEGO

Analizując istotę wyłączenia sektorowego, niezbędne jest uzyskanie odpowiedzi na pytanie, dlaczego akurat tego typu przedsiębiorcy i ich działalność zostali uznani przez ustawodawcę europejskiego za uprawnionych do bycia wyłączonym z obowiązku przyznania konsumentom ich szczególnego uprawnienia do odstąpienia od umowy. W doktrynie często zastanawiano się, co leżało u podstaw wyszczególnienia tych kategorii działalności gospodarczej. Argumentacja Trybunału wskazująca na niewspółmierne utrudnienia, jakie napotykaliby ci przedsiębiorcy w związku z rezygnacją konsumenta z uprzednio zarezerwowanych usług, wydaje się zbyt lakoniczna. W takiej sytuacji należałoby każdorazowo określać stopień uciążliwości dotyczący usługodawcę. Trybunał stwierdził też, że wyłączeniem objęto cztery zbliżone do siebie sektory działalności gospodarczej, co w rzeczywistości budzi wiele wątpliwości w zakresie ich podobieństwa. W codziennym obrocie gospodarczym umowy objęte wyłączeniem wskazują na znaczne rozbieżności względem siebie. Należałoby tutaj dokładnie ustalić, jaka jest różnica w poziomie obciążenia tych wybranych usługodawców względem innych sektorów gospodarki⁴⁴. Ustalenie takie powinno bazować na udzieleniu odpowiedzi na pytania: na ile wygórowane jest obciążenie przedsiębiorców konsumenckim prawem odstąpienia, jak i następnie czy nie mieści się ono w zakresie ryzyka prowadzenia działalności gospodarczej. Niezbędny wydawałby się tutaj dowód takiego nadmiernego obciążenia każdorazowo przeprowadzany w odniesieniu do danego usługodawcy (w hipotetycznym przypadku dokonania przez konsumenta odstąpienia od umowy)⁴⁵. Podobne spostrzeżenia zawiera w swojej argumentacji Rzecznik Generalny, który uznaje, że przedsiębiorca powinien uwzględniać ryzyko w normalnym zakresie w ramach świadczonych usług na przykład w formie najmu samochodów.

Należy rozważyć charakter poszczególnych przedsiębiorców objętych zakresem wyjątków. W przypadku „umów na dostawę środków żywności” ustalenie poziomu obciążenia przedsiębiorcy nie jest trudne i z łatwością można je tutaj określić jako nieproporcjonalne. Charakter świadczenia — w postaci łatwo psujących się towarów — powoduje, że zwrot takich produktów w razie odstąpienia od umowy przez konsumenta skutkowałby nierentownością przedsiębiorstw świadczących usługi cateringowe, ponadto nie mógłby być dokonany głównie z powodu przestrzegania zasad higieny⁴⁶. Według Komisji Europejskiej przedsiębiorcy zajmującemu się wynajmem

⁴⁴ M.L. Ultsch: *Widerrufbarkeit von Mietwagenbuchungen*, Zeitschrift für Europäisches Privatrecht 2006, z. 1, s. 182–185.

⁴⁵ *Ibidem*, s. 182–185.

⁴⁶ *Ibidem*, s. 183.

samochodów nie można przypisać tego typu szczególnych niebezpieczeństw finansowo-gospodarczych. „Po odstąpieniu przez konsumenta od umowy (nawet na krótko przed terminem jej wykonania) samochód „wraca” do przedsiębiorcy i w tej samej chwili może być wynajęty innemu klientowi bez ponoszenia strat. Z ekonomicznego punktu widzenia samochód znów jest wolny i może być wynajęty, na przykład w ofercie „last minute”⁴⁷.

Należy podkreślić, iż nie dochodzi tutaj do zużycia towaru czy też do niemożności wprowadzenia go ponownie do obrotu. W takim przypadku usługodawca może poradzić sobie w przypadku niepełnego wykorzystania posiadanych zasobów. Zastosowanie prawa odstąpienia od umowy, przewidzianego w dyrektywie w stosunku do świadczenia usług w postaci najmu samochodów, nie byłoby samo w sobie nałożeniem nieproporcjonalnych obciążeń (z punktu widzenia rentowności) na te przedsiębiorstwa, wbrew temu, co ustalił Trybunał Sprawiedliwości.

Podstawową cechą nieproporcjonalnego obciążenia w razie odstąpienia konsumenta od umowy mogłyby być wzrost wydatków organizacyjnych przedsiębiorcy, jako skutek dokonanej rezerwacji i gotowości świadczenia w ściśle określonym terminie. Jednakże, zdaniem Rzecznika Generalnego, wydatków takich nie ponosi się tylko z racji zawarcia umowy najmu pojazdu, w sytuacji gdy (jak już wcześniej wspomniano) przygotowanie pojazdu (np. czyszczenie, uzupełnienie paliwa, koszty organizacyjne) odbywało się w omawianym przypadku na podstawie osobnej umowy.

W porównaniu z innymi umowami z zakresu transportu, umowy o wynajem środków transportu nie pociągają za sobą dodatkowych wydatków w zakresie eksploatacji i personelu. Przedsiębiorstwa transportowe (autobusy, pociągi etc.) ponoszą stałe koszty świadczonych usług, w tym koszty wynagrodzenia pracowników, niezależnie od przewożonej liczby pasażerów. Takie przedsiębiorstwa są w istocie obarczone znacznie większym ryzykiem nierentowności — w razie niewykorzystania znacznej części środków (np. niezapełnienie miejsc w autobusie, samolocie).

Kolejnym przykładem na to, że nie zawsze występuje nadmierne obciążenie finansowe przedsiębiorcy, jest świadczenie transportu w formie regularnych usług liniowych. Przykład ten przytoczył M.L. Ultsch w głosie do orzeczenia w sprawie *easyCar*, w której autor wskazuje, że pomimo rezygnacji przez niektórych konsumentów z rezerwacji miejsc w pociągu w relacji Monachium–Hamburg, obciążenie przedsiębiorcy nie jest nadmierne, gdyż nadal do pociągu mogą dosiąść się inni pasażerowie, zajmujący zwolnione w ten sposób miejsca⁴⁸.

Wskazuje się ponadto, że nie można doszukać się nadmiernego obciążenia przedsiębiorców świadczących usługi w zakresie zakwaterowania, jeżeli nie było ono połączone z żadnymi dodatkowymi świadczeniami, ponieważ wcześniej zare-

⁴⁷ A. Kunkiel–Kryńska: *Komentarz do wyroku ETS z 10.03.2005 r., C–336/03 w sprawie easyCar (UK) LTD. p. Office of Fair Trading*, *Monitor Prawniczy* 2005, nr 11, s. 560–563.

⁴⁸ M.L. Ultsch: *Widerrufbarkeit...*, *op. cit.*, s. 182.

zerwowane miejsca w hotelu, w razie odstąpienia od umowy, mogą zostać udostępnione innym klientom⁴⁹.

W rzeczywistości przedsiębiorcy, wymienieni w art. 3 ust. 2 dyrektywy 97/7/WE, nie zawsze ponoszą nadmierne obciążenia czy straty w ramach świadczonych usług i nie zawsze jest to takie oczywiste. Stąd też należy uznać, że przesłanka nieproporcjonalnych obciążeń dotyczących określonych usługodawców nie powinna być jedynym kryterium decydującym o objęciu niektórych sektorów działalności gospodarczej wyłączeniem z zakresu konsumenckiego uprawnienia do odstąpienia od umowy⁵⁰ w myśl art. 3 ust. 2 dyrektywy. To kryterium uważa się za zbyt abstrakcyjne, dlatego w dużej mierze zakres wyłączenia sektorowego określany jest w drodze wykładni — nie zawsze jednak w pełni obiektywnej i dookreślonej. W zaistniałej sytuacji należałoby uznać za właściwe przyjęcie takiej zasady interpretacji wyłączenia, która odnosiłaby się do konkretnego przypadku, biorąc pod uwagę charakter świadczonych usług i zakres obciążeń ponoszonych przez przedsiębiorcę.

W doktrynie zasadnie podnosi się, że wyłączenie nie było poparte wystarczająco określonym zamysłem prawnym, natomiast o uprzywilejowaniu określonych kategorii przedsiębiorców pośrednio zadecydowały, w sposób mniej lub bardziej samowolny, określone grupy lobbystyczne⁵¹. Sytuacja ta rodzi pytanie co do zgodności z zasadą równości tak ukształtowanego wyłączenia z zakresu dyrektywy 97/7/WE. Ten wyjątek od konsumenckiego uprawnienia do odstąpienia od umowy, mający zamortyzować ewentualne uszkodzenie wybranej kategorii przedsiębiorców i przywrócić naruszoną zasadę równości, mógłby w niektórych przypadkach rodzić odmienne skutki. W szczególności negatywne i nieuzasadnione byłoby traktowanie na zasadach ogólnych przedsiębiorcy, którego usługi pociągają za sobą nadmierne obciążenia i ryzyko nierentowności, jednak nieujętego w katalogu zawartym w art. 3 ust. 2 dyrektywy⁵². Powstałby w tym przypadku konflikt między literalną interpretacją wyłączenia sektorowego a rzeczywistością, który mógłby być rozwiązany jedynie w drodze wykładni funkcjonalnej dokonanej przez Trybunał.

7. OCENA ZACHOWAŃ PRZEDSIĘBIORCÓW W PRAKTYCE

Opierając się na analizie zachowań przedsiębiorców w obrocie gospodarczym, można wysunąć całkiem odmienne wnioski od tych, które zawarł ETS w uzasadnieniu do wyroku *easyCar (UK) Ltd v. Office of Fair Trading*. Po pierwsze, spółki wynajmujące samochody, chcąc być bardziej atrakcyjne na konkurencyjnym rynku usług, dopuszczają w swoich umowach prawo do odstąpienia od umowy najmu dla

⁴⁹ *Ibidem*, s. 184.

⁵⁰ *Ibidem*, s. 184.

⁵¹ E. Łętowska: *Prawo...*, *op. cit.*, s. 284.

⁵² M.L. Ultsch: *Widerrufbarkeit...*, *op. cit.*, s. 185.

konsumentów korzystających z ich oferty. Co więcej, wiele przedsiębiorstw wynajmujących samochody nie pobiera żadnych opłat z tytułu odstąpienia od umowy, co można wytłumaczyć poprzez liczne powiązania w obrocie gospodarczym. Odwołując się do stanowiska Trybunału, który uznał, że pojęcie „usług w zakresie transportu” obejmuje również umowy o wynajem samochodów, oznaczałoby, że konsument nie mógłby odstąpić od tego typu umów bez ponoszenia kosztów odstępnego. Analiza zachowań wielu przedsiębiorców pokazuje jednak, że w razie odstąpienia od umowy dodatkowe opłaty nie są zawsze pobierane od konsumenta, głównie z powodów chęci uatrakcyjnienia oferty, poprzez zwiększenie bezpieczeństwa i ochrony prawnej klienta.

W związku z takimi zjawiskami warto zainteresować się ich genezą. W tym miejscu za istotne dla omawianej sprawy należy uznać wnioski zawarte w książce R.H. Franka⁵³, dotyczącej między innymi analizy zachowań niektórych przedsiębiorców na rynku usług. Autor przedstawia i stara się racjonalnie wytłumaczyć różnego typu zaskakujące zachowania przedsiębiorców funkcjonujące w obrocie, na przykład dlaczego sprzedawcy, mając możliwość wyznaczenia wyższej ceny lub grzywny za odwołanie usługi, decydują się jednak z tego uprawnienia nie skorzystać. Zgodnie z obserwacjami autora, w praktyce, spółki wynajmujące samochody stosują zupełnie inną strategię od branży lotniczej czy hotelarskiej. „W razie rezygnacji z lotu w ostatnim momencie i bez uzasadnionego powodu, nikt nie zwróci klientowi pieniędzy. Podobnie uczyni większość hoteli, które to zatrzymają należności za pokój, jeśli odwoła się rezerwację po godzinie osiemnastej w dniu planowanego przyjazdu”⁵⁴. Natomiast „spółki wynajmujące samochody stosują inną praktykę. Rezerwując wynajem samochodu, nie trzeba podawać numeru karty kredytowej. A jeśli klient nie zjawi się, by odebrać samochód, który zamawiał, nie ma w ogóle żadnej kary pieniężnej”⁵⁵. W takiej sytuacji można dojść do wniosku, że zachowania przedsiębiorców świadczących tego typu usługi kształtują się wbrew temu, co sądził Trybunał, uznając, że prawo odstąpienia od umowy nie może być wliczane do zakresu ryzyka związanego z prowadzeniem działalności gospodarczej. Przeciwnie, codzienna praktyka w obrocie gospodarczym pokazuje, że musi być to opłacalne, jeśli przedsiębiorcy decydują się na tego typu stałą strategię sprzedaży swoich usług.

Na obszarze konkurencyjnego rynku naturalnym dążeniem przedsiębiorców jest chęć zadowolenia klienta, niechętnego do uiszczania dodatkowych opłat na przykład w razie odwołania zamówienia. Spółka, świadcząca usługi wynajmu samochodów, która nie żąda opłat w razie odstąpienia od umowy, ma szansę na zdobycie przewagi nad innymi przedsiębiorcami, którzy stosują odmienną politykę.

⁵³ R.H. Frank: *Dlaczego piloci kamikadze zakładali helmy? Czyli ekonomia bez tajemnic*, Kraków 2009, s. 134–135.

⁵⁴ *Ibidem*, s. 134.

⁵⁵ *Ibidem*.

W zasadzie hotele i linie lotnicze także mogłyby przyjąć podobną strategię, jednak w ich przypadku byłoby to zbyt kosztowne. Niezapełnione miejsca w samolotach czy puste hotele wiązałyby się ze zbyt daleko idącą nierentownością tych działalności gospodarczych. W rezultacie, żeby utrzymać się na rynku, obie branże musiałyby w takiej sytuacji stosować o wiele wyższe ceny.

Czy zatem przedsiębiorstwa zajmujące się najmem samochodów mogłyby również stanąć przed podobnym problemem nierentowności? Zdaniem autora⁵⁶ w ich przypadku brak stosowania kar za odwołanie zamówienia jest uzasadniony tym, że typowa transakcja z klientem zwykle następuje tuż po transakcji tego klienta z liniami lotniczymi i tuż przed transakcją z hotelem. Obie te instytucje żądają opłat za odwołanie zamówienia, zatem klient ma wystarczające powody, żeby zjawić się po odbiór wynajętego samochodu w wyznaczonym miejscu i czasie, nawet jeśli nie grozi mu żadna kara. „Firmy wynajmujące samochody dzięki temu mogą uniknąć karcenia klientów, którzy zmuszeni są odwołać wynajem, bowiem polityka praktykowana przez linie lotnicze i hotele zapewnia im ogromną ilość sumiennych klientów”⁵⁷. Czy dzieje się tak zawsze? Niektóre spółki zajmujące się wyłącznie najmem pojazdów, wbrew zjawiskom zachodzącym na rynku, przyjmują całkiem odmienną od powszechnej strategię niepobierania opłat, korzystając w ten sposób z sektorowego wyłączenia (i jego interpretacji przyjętej przez Trybunał). Przedsiębiorcy ci (podobnie jak czyni to spółka easyCar) zawierają umowy z konsumentami, którzy mogą odstąpić od tych umów tylko za poniesieniem kosztów odstępnego. W związku z takimi różnorodnymi zachowaniami przedsiębiorców, niejasna i nie do końca uzasadniona staje się interpretacja wyłączenia sektorowego (wyjątków od konsumenckiego prawa odstąpienia) przyjęta przez ETS. Zaliczenie umów dotyczących wynajmu samochodów do kategorii umów w zakresie transportu, na podstawie kryterium znacznego obciążenia przedsiębiorcy ryzykiem nierentowności, nie jest zasadna. Tego typu interpretacja nie znajduje jednak odzwierciedlenia w obrocie gospodarczym i w sposób nieuprawniony dokonuje rozszerzenia katalogu wyjątków od zasady obowiązywania konsumenckiego prawa odstąpienia względem umów zawieranych na odległość.

8. PRAKTYKA SPÓŁKI „easyCAR”. KONSEKWENCJE WYROKU DLA OBROTU GOSPODARCZEGO

Spółka easyCar jest przykładem przedsiębiorcy świadczącego usługi na odległość, korzystającego z wyłączenia sektorowego w sposób szkodzący konsumentom, oferując im niekorzystne dla niego warunki umów i pozostawiając go bez możliwo-

⁵⁶ *Ibidem*, s. 135.

⁵⁷ *Ibidem*.

ści bezpłatnego odstąpienia od umowy. Zgodnie z formularzem zamówienia (dostępnym na stronie internetowej przedsiębiorstwa), w celu skutecznej rezerwacji samochodu należy podać numer karty kredytowej oraz ponieść określone koszty w razie rezygnacji z wynajmu. Zgodnie z podanymi tam warunkami umów⁵⁸, bez ponoszenia jakichkolwiek opłat można jedynie anulować rezerwację w ciągu 24 godzin od jej dokonania⁵⁹. W takim przypadku spółka zwraca opłatę wniesioną z tytułu rezerwacji. Jednak po upływie tego czasu, szczególnie od momentu rozpoczęcia korzystania z wynajętego samochodu, zwrot jakichkolwiek uiszczonych kwot nie jest już w zasadzie możliwy. Spółka oferuje dodatkowo możliwość przedłużenia „okresu darmowego odwołania rezerwacji”, ale tylko za uiszczeniem stosownej opłaty⁶⁰. W chwili rozpoczęcia korzystania z samochodu, klient nie ma możliwości odzyskania pobranej od niego kwoty z tytułu najmu. Jediną podstawą zwrotu wpłaconych kwot mogą być ewentualnie nadzwyczajne zdarzenia, oceniane w kategoriach siły wyższej (poważna choroba kierowcy, klęski żywiołowe, zamieszki, wojna).

Spółka nie przyjęła zatem zasady przyznania okresu *cooling-off period*, w zakresie najmu samochodów, pozwalającego konsumentowi na odstąpienie od umowy po rozpoczęciu korzystania z przedmiotu umowy. Jediną możliwością przewidzianą w podanych przez easyCar warunkach umowy jest *cooling-off period*, ale tylko w odniesieniu do umowy ubezpieczenia, zawartej w związku z rezerwacją samochodu (przewiduje się tutaj możliwość odstąpienia w ciągu 14 dni).

Takie nieprzychylnie konsumentom warunki umów spółka uzasadnia przyjętą przez siebie strategią i przemyślaną polityką spółki, objawiającą się w postaci utrzymania cen na możliwie jak najniższym poziomie. „Nie ma takiej usługi, która nie mogłaby być jeszcze tańsza — mawia Grek Stelios Haji-Ioannou, szef koncernu easyCar (właściciela taniej linii lotniczej easyJet), który bez przerwy wymyśla nowe, coraz tańsze produkty — tanie kina (easyCinema), tanie autobusy dalekobieżne (easyBus), tanie fast foody (easyPizza), tani wynajem aut (easyCar), tanie hotele (easyHotel), tanie usługi telefoniczne (easyTelecom i easyMobile)”⁶¹.

Konsument zatem, w zamian za oferowaną niską cenę, musi zgodzić się na niekorzystne dla niego warunki. Czy jednak atrakcyjna cena jest wystarczającym usprawiedliwieniem dla pozbawienia konsumenta przysługujących mu praw? Czy nie pozostaje to w konflikcie z promowaną ochronną polityką konsumencką Unii Europejskiej? W odpowiedzi na te pytania należy stwierdzić, że w takich sytuacjach dochodzi wyraźnie do naruszeń ochronnej funkcji prawa konsumenckiego i niska cena nie jest wystarczającą przesłanką do akceptacji takiego postępowania. W takim

⁵⁸ <http://www.EasyCar.com>, *Terms and Conditions*.

⁵⁹ Co jest jednak niezgodne z regulacją art. 6 ust. 1 dyrektywy z dnia 20 maja 1997 r. w sprawie ochrony konsumentów w przypadku umów zawieranych na odległość (97/7/WE).

⁶⁰ <http://www.EasyCar.com>: „easyCar offers an enhanced Cancellation Option. For £ 9.99 per rental, you can extend the free cancellation period to within 48 hours (...). Under this policy if you cancel your reservation more than 48 hours before the due pick up date and time, easyCar will issue a refund to the value of the booking (...).”

⁶¹ P. Gabryel: *Na stronie — Drogopol*, Wprost 2004, nr 3.

przypadku bardzo dużo konsumentów pozostawałoby bez potrzebnej i niezbędnej im ochrony, co w omawianej sytuacji nie jest uzasadnione i powinno się spotkać z negatywną oceną. Co więcej, nie jest to niesprawiedliwość tylko względem podmiotów nieprofesjonalnych, ale uprzywilejowanie przysługujące między innymi spółce easyCar stawia ją w lepszej pozycji względem innych spółek na rynku, które muszą liczyć się z prawem odstąpienia od umowy przez konsumenta.

Obecne praktyki spółki easyCar należy uznać za nadmiernie wykorzystujące wyłączenie z zakresu dyrektywy 97/7/WE dotyczącej umów zawieranych na odległość, jednakże czyniąc to legalnie (w ramach przyjętej wykładni wyłączenia). Może to świadczyć o niewłaściwym uregulowaniu wyłączenia lub braku precyzji w interpretacji pojęć określających przedsiębiorców wchodzących w jego zakres. Należy też dodać, że stałą praktyką spółki „easyCar Ltd.” jest zwyczaj pobierania opłat nie tylko w razie odstąpienia od umowy, lecz także w razie dokonania jakichkolwiek zmian w umowie jeszcze przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu (opłata 30 euro od każdej zmiany umowy)⁶².

Jeszcze bardziej niepokojąca pod względem konsekwencji względem konsumentów była strategia przyjęta przez spółkę, obowiązująca w okresie od 1 czerwca do 17 lipca 2010 r.⁶³ na obszarze Afryki Południowej (regulacja przyjęta z powodu Mistrzostw Świata w piłce nożnej 2010 r.), polegającej na całkowitym wyłączeniu zwrotów opłat wpłaconych z tytułu najmu, nawet tych w związku z wczesnym odwołaniem rezerwacji. Jak widać z analizy praktyki, spółka w pełni korzysta z sektorowego wyłączenia z zakresu konsumenckiego prawa odstąpienia w taki sposób, jaki przynosi to jej największy zysk, nie zwracając uwagi na ochronę konsumenta. Takie praktyki godzą zarówno w pierwotne założenia polityki konsumencijskiej, jak i w cele dyrektywy w sprawach umów zawieranych na odległość.

Odwołując się ponownie do omówionego już orzeczenia ETS⁶⁴, należy stwierdzić, że uzasadnienie wyroku przez Trybunał — popierające interesy przedsiębiorców wyłączonych z zakresu dyrektywy — powinno zostać ocenione negatywnie z uwagi na obserwowane w praktyce skutki takiej interpretacji. Mając na uwadze rzeczywiste działania przedsiębiorców, taka rozszerzająca wykładnia pojęcia „transport” przyjęta przez Trybunał w konsekwencji spowodowała znaczne obniżenie ochrony konsumentów, wbrew założeniom dyrektywy 97/7/WE.

Podsumowując rozważania, trzeba stwierdzić, że w wyniku wykładni przyjętej przez Trybunał dyrektywa nie w pełni osiągnęła zamierzone cele, jakimi miała być między innymi wzmocniona i szeroka ochrona konsumentów zawierających umowy na odległość, szczególnie podatnych na naruszenia i deficyt informacyjny. W rze-

⁶² <http://www.easycar.com>: „An amendment fee is charged each time you make a change to the times, dates, location or vehicle type. The amendment fee is £ 20/€30”. Zatem każda zmiana pociąga za sobą dodatkowe koszty, co wpływa na końcową cenę wynajmu.

⁶³ Zob. *Cancellation of your booking* (w:) <https://www.easycar.com:443/nossl/OurTandCFull.aspx/EN/terms/100>.

⁶⁴ Wyrok ETS z dnia 10 marca 2005 r.: C-336/03, *easyCar (UK) Ltd v. Office of Fair Trading*.

czywistości rozszerzono katalog przedsiębiorców objętych wyjątkiem o podmioty niewymagające takiej ochrony. Nie wzięto pod uwagę pierwotnego założenia (funkcjonalnego znaczenia wyłączenia) leżącego u podstaw zawarcia wyjątków w dyrektywie 97/7/WE, jakim miało być zwolnienie pewnej grupy przedsiębiorców od obciążeń nieadekwatnych względem charakteru ich działalności.

9. DYREKTYWA JAKO INSTRUMENT REALIZACJI POLITYKI KONSUMENCKIEJ I HARMONIZACJI PRAWA

Dyrektywy Unii Europejskiej są instrumentami harmonizacji prawa państw członkowskich, mające na celu zbliżenie ich systemów prawnych, a zdaniem niektórych przedstawicieli doktryny prawa wspólnotowego stanowią one najbardziej realistyczny i preferowany sposób osiągnięcia wyższego poziomu zbieżności różnych elementów prawa⁶⁵. Dyrektywy, tworzone w celu wdrażania wiążących i istotnych zasad dla krajowych systemów prawnych, mają za zadanie harmonizację porządków krajowych, nie zaś tworzenie supranacjonalnego prawa. Główne problemy związane ze stosowaniem dyrektyw to między innymi niewłaściwa implementacja dyrektyw, fragmentaryczność (selektywność) polityki legislacyjnej, nieprecyzyjny język dyrektyw, a szerzej: ich często niska jakość legislacyjna⁶⁶, nieostrość lub brak jednolitego zdefiniowania wprowadzanych pojęć.

Poważne wątpliwości budzi język użyty przez prawodawcę unijnego. Jest on opisowy, często potoczny, mało precyzyjny (co było również przedmiotem rozważań wymienionego wyżej wyroku C-336/03, *easyCar (UK) Ltd. v. Office of Fair Trading*). Cele poszczególnych dyrektyw ujmowane są w różny sposób: albo ogólnie, albo też szczegółowo, przy czym im bardziej szczegółowy jest cel, tym większy problem stanowi zintegrowanie normy z porządkiem krajowym. Wysoki poziom języka stanowi podstawowy warunek odpowiedniej jakości stanowionego prawa⁶⁷. Istotne w tym miejscu są takie elementy jak: klarowność tekstu, brak poważniejszych wątpliwości interpretacyjnych czy spójność systemowa prawa — nie są to niestety cechy charakterystyczne dyrektyw⁶⁸. Stąd też coraz częściej podnoszą się głosy postulujące unowocześnienie, podniesienie poziomu spójności i konsolidację aktu-

⁶⁵ P.H. Müller–Graff: *EC Directives as a Means of Private Law Unification* (w:) A. Hartkamp, M. Hesselink, E. Hondius, E. Du Perron, C. Joustra (red.), *Towards a European Civil Code*, Kluwer Law International 1998, s. 71.

⁶⁶ F. Grzegorzczak: *Prawo konsumenckie...*, *op. cit.*, s. 75.

⁶⁷ A. Pierucci: *La Commission européenne et les lois de l'Union: un défi institutionnel*, *Revue des affaires européennes* 2002, nr 1.

⁶⁸ E. Łętowska: *Europejskie...*, *op. cit.*, s. 55.

alnego prawodawstwa wspólnotowego⁶⁹. Znalazło to też swoje odzwierciedlenie w obecnych pracach nad jednolitą dyrektywą w sprawie praw konsumentów⁷⁰.

Brak spójności prawa wspólnotowego można rozpatrywać nawet na płaszczyźnie zasady niedyskryminacji, która jest podstawą całego porządku prawnego, co prowadzi do wniosku, że „paradoksalnie instrumenty mające na celu wspomaganie procesu integracji wywołują skutek przeciwny”⁷¹. Taki też rezultat możemy zauważyć w analizowanej sprawie, z powodu przyjętej przez ETS interpretacji zakresu wyłączenia sektorowego.

Obecnie w doktrynie prawa wspólnotowego przeważa stanowisko, że polityka stosowania harmonizacji minimalnej nie spełniła pokładanych w niej nadziei⁷², z tego względu coraz częściej zarysowuje się tendencja do stosowania polityki harmonizacji maksymalnej⁷³. Najważniejszym argumentem na rzecz harmonizacji całkowitej jest to, że konsumenta interesuje podobieństwo praw przysługujących mu w różnych państwach członkowskich, a nie jedynie poziom ochrony swych praw we własnym kraju⁷⁴. Dodatkowo, uważa się, że normy prawa prywatnego międzynarodowego częściej chronią konsumenta pasywnego (działającego w państwie jego domicylu) aniżeli konsumenta aktywnego na jednolitym rynku europejskim⁷⁵. Natomiast ideą prawa konsumenckiego jest protekcja zapewniana w sposób jednolity na obszarze całej Unii Europejskiej.

Podnoszony jest także postulat zwiększania precyzyjności języka użytego w dyrektywach. Konieczne wydaje się tworzenie logicznych, jasnych, jednolitych i odpowiadających wymogom obrotu gospodarczego definicji⁷⁶. Zasadne byłoby stosowanie przez ustawodawcę europejskiego jak najprostszego języka, unikającego niepotrzebnego komplikowania opisu wprowadzanych pojęć.

10. PODSUMOWANIE ROZWAŻAŃ

Polityka konsumencka UE zmierza do stworzenia spójnego i wspólnego środowiska, dzięki któremu konsumenci będą mogli w pełni korzystać z potencjału

⁶⁹ J. Karsten, A.R. Sinai: *The Action Plan on European Contract Law: Perspectives for the Future of European Contract Law and EC Consumer Law*, Journal of Consumer Policy 2003, vol. 26, nr 2, s. 160 i n.

⁷⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw konsumentów, COM (2008) 614–C6–0349/2008–2008/0196 (COD).

⁷¹ F. Grzegorzcyk: *Prawo konsumenckie...*, op. cit., s. 77.

⁷² G. Howells, T. Wilhelmsson: *EC Consumer Law; has it come of age?*, European Law Review 2003, vol. 28, nr 3, s. 370 i n.

⁷³ F. Grzegorzcyk: *Prawo konsumenckie...*, op. cit., s. 79, gdzie autor wskazuje na dyrektywy: 2002/65, 2005/29, 2008/48.

⁷⁴ A.–M. De Matos: *Les contrats transfrontières conclus par les consommateurs au sein de l'Union européenne*, Presses Universitaires Aix–Marseille 2001, s. 330–331.

⁷⁵ M. Jagielska: *Dyrektywy jako instrument ochrony konsumenta w prawie kolizyjnym (w:) Europeizacja prawa prywatnego*, pod red. M. Pazdana, W. Popiolka, E. Rott–Pietrzyk, M. Szpunara, t. I, Warszawa 2008, s. 465–466.

⁷⁶ Tak m.in. w publikacji: http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/safe_shop/fair_bus_pract/ucp_en.pdf, s. 8.

rynku wewnętrznego, dokonując z zaufaniem zakupów ponad granicami całej UE⁷⁷. Ochrona konsumenta staje się zatem ochroną rynku⁷⁸. Obecny rodzaj ochrony udzielanej konsumentowi stanowi odzwierciedlenie rozumowania opartego na mechanizmie rynkowym. Tak wąskie rozumienie ochrony konsumenta spotkało się ze sprzeciwem G. Howellsa i S. Weatherilla, którzy stwierdzili, że „prawo konsumenckie nie jest tylko kwestią zapełnienia kilku luk w systemie rynkowym (...). W grę wchodzi elementy korekty zawodności rynku, a także dodatkowo, zapewnienie uczciwości konsumentom, którzy są między innymi słabszymi gospodarczo stronami. Prawo ochrony konsumenta ma szeroką paletę form i celów”⁷⁹. W obliczu takich założeń zwiększa się potrzeba właściwego stosowania konsumenckiego reżimu ochronnego i precyzyjna wykładnia jego pojęć (szczególnie pod kątem funkcjonalnym).

Podsumowując rozważania, warto przywołać również słowa prof. M.W. Hesselinka, który stwierdził, że „prawo europejskie (...) nie traktuje nas jako osób, które powinny być traktowane sprawiedliwie, (...) ale w większości przypadków jako konsumentów. Połączenie ze sobą zredukowania osób do obywateli, obywateli do konsumentów, traktowanie tych ostatnich jako instrumentu do zbudowania rynku (...) oddala nas od prawa umów traktowanego jako kwestia sprawiedliwości (...). Zamiast być jedynie kwestią ochrony konsumenta, europejskie prawo umów powinno stać się kwestią sprawiedliwości umownej dla rzeczywistej przestrzeni sprawiedliwości w sprawach cywilnych”⁸⁰.

W obliczu przyjętej przez Trybunał wykładni pojęć dyrektywy należy stwierdzić, że cele tej dyrektywy nie zostały w pełni osiągnięte, szczególnie w stosunku do pewnej kategorii przedsiębiorców podlegających wyłączeniu. Przyjęta interpretacja rozszerza zakres wyłączenia strukturalnego, co w praktyce prowadzi do upośledzenia praw wielu konsumentów korzystających z usług przedsiębiorców zajmujących się usługami zbliżonymi do spółki „easyCar”.

W tej konkretnej sprawie przedsiębiorca nie był aż tak narażony na ryzyko nierentowności jak pozostali przedsiębiorcy wyłączeni z zakresu konsumenckiego prawa odstąpienia. Chociaż najem samochodów miał miejsce „w ściśle określonym dniu lub okresie”⁸¹, analiza działalności spółki w obrocie gospodarczym wykazała potrzebę odmiennej oceny pojęć w tej sprawie i odmiennego zaszerzowania przedsiębiorcy z punktu widzenia przepisów dyrektywy. Należałoby się zatem przychylić do argumentacji Rzecznika Generalnego, który opowiedział się za zakwalifikowaniem działalności spółki jako niepodlegającej wyłączeniu. Trybunał nie powinien opierać swoich rozważań wyłącznie na literalnej wykładni, lecz przeanalizować

⁷⁷ Komisja Europejska: *Consumer Policy Strategy 2002–2006*, s. 7.

⁷⁸ M.W. Hesselink: *Europejskie prawo umów: kwestia ochrony konsumenta, obywatelstwa czy sprawiedliwości?*, Nowa Europa, Przegląd Natoliński 2008, nr II (7), s. 224–225.

⁷⁹ G. Howells, S. Weatherill: *Consumer Protection Law*, ed. 2, Ashgate 2005, s. 7–8 i 14.

⁸⁰ M.W. Hesselink: *Europejskie prawo umów...*, *op. cit.*, s. 245.

⁸¹ Zgodnie z art. 3 ust. 2 tiret 2 dyrektywy z dnia 20 maja 1997 r. (97/7/WE).

funkcję wyjątków zawartych w dyrektywie, mających na celu ochronę przedsiębiorców szczególnie narażonych na ryzyko strat i nierentowności w ramach świadczenia usług w ściśle określonym miejscu i czasie w zakresie transportu. Brak analizy *in concreto* działalności spółki easyCar i zbadania funkcjonalnego znaczenia wyłączenia sektorowego spowodowało nadmierne uprzywilejowanie tego przedsiębiorcy względem konkurencyjnych podmiotów na rynku.

Wykładnia przyjęta przez Trybunał doprowadziła również do pozbawienia konsumentów niezbędnej dla nich ochrony, istotnie narażając ich interesy. W rezultacie dotknięci zostali tylko konsumenci, lecz także przedsiębiorcy, pozostający poza zakresem wyłączenia od wymogu zapewnienia konsumentom prawa odstąpienia od umowy.

URSZULA KUBICKA

EXEMPTIONS FROM CONSUMER'S RIGHT OF WITHDRAWAL: A FUNCTIONAL VIEW

S u m m a r y

The article analyses the ECJ case *easyCar(UK) Ltd v Office of Fair Trading* to present to the reader the current approach to the legal interpretation of the extent of exemptions of the consumer's right of withdrawal. The Directive 97/7/EC on the protection of consumers in respect of distance contracts provides for an exemption covering certain groups of traders. However, the basis for classification for those excluded groups is not very clear. The imprecise justification for classification of traders is a reason for further considerations on the functional meaning of the exemption.

Contrasting approaches of different institutions are presented. Statements made by the Secretary General and the opinion of the government of the United Kingdom are contrasted with the explanation of the ECJ. The court's justification for the exemption of certain types of traders is examined with respect to the reality of the EU market and the behavior of certain types of service providers. From this perspective the interpretation of exemptions made by the ECJ has proved to be too trader – focused. In fact, this leads not only to market imbalances, but also deprives the consumer of his legally granted protection. Consequently, it is shown that solely literal understanding of the exemptions disregards the functional purpose of the exclusion.