

*Sygn. akt VII AGa 178/21*

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

*Dnia 20 grudnia 2021 r.*

*Sąd Apelacyjny w Warszawie VII Wydział Gospodarczy i Własności Intelektualnej w składzie:*

*Przewodniczący: Sędzia Jolanta de Heij – Kaplińska*

*Protokolant: Weronika Michalak*

*po rozpoznaniu w dniu 19 listopada 2021 r. w Warszawie*

*na rozprawie*

*sprawy z powództwa (...) S.A. w W.*

*przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego*

*o nałożenie kary pieniężnej*

*na skutek apelacji obu stron*

*od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 16 grudnia 2020 r., sygn. akt XVII AmK 4/19*

*I. oddala obie apelacje,*

*II. znosi wzajemnie koszty postępowania apelacyjnego między stronami.*

*Jolanta de Heij-Kaplińska*

*Sygn. akt VII AGa 178/21*

## UZASADNIENIE

Decyzją z 2 grudnia 2018 roku Nr DN-WN.520.49.2016.DK Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej „Prezes UTK”), na podstawie art. 104 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, art. 10 ust. 1 pkt 4, art. 14 ust. 4, art. 66 ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 66 ust. 2 i art. 66 ust. 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.) (dalej u.t.k.), w związku z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), (dalej ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym), oraz § 7 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369), (dalej rozporządzenie w sprawie zdarzeń), po przeprowadzeniu wszczętego z urzędu postępowania administracyjnego, nałożył na (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej (...), powód) karę pieniężną w wysokości 42 798,10 zł za niezgłoszenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, wbrew obowiązкови, o którym mowa w art. 28g ust. 1 u.t.k., incydentu zaistniałego 17 czerwca 2016 r. o godzinie 14:57 na linii kolejowej nr 91 K. - M., w km 130,500, polegającego na zerwaniu tylnego pantografu na zespole trakcyjnym.

Od powyższej decyzji powód złożył odwołanie wnosząc o uchylenie zaskarżonej Decyzji w całości oraz zasądzenie od pozwanego na jego rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych,

Zaskarżonej decyzji zarzucił naruszenie:

a) art. 13 ust. 1a pkt 7a u.t.k. w zw. z art.28m ust.1 u.t.k. w zw. z § 10 ust. 2, § 27 ust.3 pkt 2 oraz § 28 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zdarzeń przez niewłaściwe zastosowanie i wdrożenie trybu weryfikacji ustaleń komisji kolejowej nieprzewidzianego w ustawie oraz wydanych na jej podstawie przepisach wykonawczych,

b) art. 29g u.t.k w zw. z art. 4 pkt 47 u.t.k poprzez ich nieprawidłowe zastosowanie polegające na uznaniu, że zdarzenie, do którego doszło w niniejszej sprawie stanowi incydent w rozumieniu ustawy, który powinien być zgłoszony Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, podczas gdy zdarzenie to stanowiło sytuację potencjalnie niebezpieczną, zgodnie z obowiązującymi przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury,

c) art. 66 ust. 1 pkt 3c, art. 66 ust.2 i art. 66 ust. 2b u.t.k w zw. z art.5 ust. 1 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym w zw. z § 7 rozporządzenia w sprawie zdarzeń poprzez ich zastosowanie, podczas gdy nie było podstaw do posłużenia się wskazanymi przepisami z uwagi na to, że przedmiotowe zdarzenie nie podlegało zgłoszeniu do (...), (...) S.A. nie naruszało więc żadnych obowiązków warunkujących odpowiedzialność administracyjną uzasadniającą nałożenie kary pieniężnej,

d) art. 6 k.p.a. w zw. z art. 104 i 107 k.p.a. w zw. z art. 13 ust. 7a u.t.k. przez wszczęcie postępowania nieprzewidzianego przepisami ustawy i wydanie decyzji administracyjnej bez podstawy prawnej.

W uzasadnieniu powód kwestionował uprawnienie Prezesa UTK do kontrolowania komisji kolejowej i weryfikowania jej ustaleń. Jak również fakt zakwalifikowania zdarzenia z 17 czerwca 2016 roku jako incydentu a nie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej. Powód podkreślił, że zgodnie z § 2 ust. 1 Instrukcji Ir-8 2015 r. sytuacja potencjalnie niebezpieczna to sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydentem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka - do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego. Zaistniałe zdarzenie było związane z ruchem pociągów, ale nie miało wpływu na jego bezpieczeństwo i nie spowodowało wzrostu poziomu ryzyka powyżej akceptowalnego. Dlatego (...) jako zarządca infrastruktury nie było zobligowane do zawiadomienia (...) i Prezesa UTK w myśl art. 28g u.t.k.

W odpowiedzi na odwołanie Prezes UTK wniósł o oddalenie odwołania w całości, dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z dokumentów akt sprawy przekazanych do Sądu oraz zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Wyrokiem z dnia 16 grudnia 2020 r. Sąd Okręgowy w Warszawie, Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów rozpoznając sprawę z powództwa (...) spółki akcyjnej w W. przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego o nałożenie kary pieniężnej na skutek odwołania powoda od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 20 grudnia 2018 r. Nr DN-WN.520.49.2016.DK

w punkcie pierwszym zmienił zaskarżoną decyzję w ten sposób, że obniżył karę pieniężną do kwoty 36 000,00 zł (trzydzieści sześć tysięcy złotych),

w punkcie drugim oddalił odwołanie w pozostałej części,

w punkcie trzecim zasądził od (...) spółki akcyjnej w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 720,00 zł (siedemset dwadzieścia złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

***Powyższy wyrok został wydany na podstawie następujących ustaleń faktycznych i rozważań prawnych:***

Dnia 17 czerwca 2016 r. o godz. 14:57 podczas wyjazdu ze stacji S. (...) pociągu (...) nr (...) relacji R. - T., przewoźnik P. (...) Oddział (...), zestawionego z (...) z 3 wagonów prowadzony z kabiny B (brutto 138 ton, długość 58 metrów) z toru nr 2 na tor nr 1, lewy w kierunku jazdy, w km 130,500 linii (...) K. – M., nastąpiło zerwanie tylnego pantografu na zespole trakcyjnym. Maszynista stwierdził zanik napięcia i zakołysanie sieci trakcyjnej i wdrożył nagłe hamowanie.

Czoło pociągu zatrzymało się w km 130,390. Maszynista stwierdził zerwanie pantografu na wagonie silnikowym nr (...) -7. Zerwanie zgłosił dyżurnemu ruchu, który zamknął tor nr 1 szlaku R.- S. (...) od godziny 15:00 do 18:50.

Jeszcze tego samego dnia Komisja kolejowa, złożona z przedstawicieli zarządcy infrastruktury i P. Regionalnych, uznała, że przyczyną zdarzenia były silne huraganowe porywy wiatru w wyniku, których nastąpiło zerwanie wieszaka (...) w pobliżu łączenia się sieci rozjazdu nr 4 ze starą siecią trakcyjną toru nr 1, w następstwie obniżenie sieci trakcyjnej w torze nr 1 i wejście pantografu pod druty jezdne. Kategorię zdarzenia określono jako „D-88”. Zdanie odrębne złożył członek komisji przedstawiciel P. Regionalnych R. jego zdaniem „Przyczyną zdarzenia było obniżenie sieci trakcyjnej w torze nr 1 spowodowane zacięciem się rolek napinających sieć trakcyjną, które spowodowały nie prawidłowe działanie obciążników napinających sieć trakcyjną. Nawierzchnia toru: podkłady drewniane- zniszczone w znacznym stopniu, podtorze wybite, nierówności pionowe. Do wydarzenia doszło w miejscu łączenia sieci trakcyjnej starej z nową, gdzie wysokość starej sieci trakcyjnej w stosunku do nowej i zabudowy podtorza różni się w znacznym stopniu tj. stara sieć jest znacznie niżej zabudowana do nowej sieci, co w znacznym stopniu przyczyniło się do zaistniałego wydarzenia. W chwili wydarzenia nie było huraganowych i porywistych wiatrów jak podaje przewodniczący komisji. Na świadków powołuję maszynistę pociągu, kierownika pociągu i dwóch funkcjonariuszy SOK, którzy byli na miejscu zdarzenia. Warunki zewnętrzne: pogoda słoneczna, niebo bezchmurne, wiatr umiarkowany, temperatura plus (...). Wnioskuje kategorię C-51.”

Ponadto, 17 czerwca 2016 roku o zdarzeniu na stacji S. (...), Centrum (...) przy użyciu dedykowanej aplikacji poprzez wiadomość SMS powiadomił Przewodniczącego (...), jego zastępcę, Prezesa UTK oraz Dyrektorów Oddziałów Terenowych UTK.

W związku z zaistniałym zdarzeniem, Zarządzeniem z dnia 20 czerwca 2016 roku (...) wszczęło postępowanie wyjaśniające w sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.

W piśmie z 4 lipca 2016 r. (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. (dalej (...)), zwróciła się do Prezesa UTK z prośbą o zajęcie stanowiska w zakresie prawidłowości kwalifikacji przez zarządcę infrastruktury zdarzenia zaistniałego 17 czerwca 2016 r. jako sytuacji potencjalnie niebezpiecznej. Zdaniem P. Regionalnych istnieje wątpliwość, czy powyższe zdarzenie przy wygenerowanych stratach w pojeździe na skutek niesprawności sieci trakcyjnej nie powinno podlegać badaniu, jako zdarzenie – incydent.

W związku z powyższym, Prezes UTK w piśmie z 11 lipca 2016 r. zwrócił się do (...) S.A. o dokonanie ponownej analizy i weryfikacji zgromadzonych dotychczas przez komisję materiałów dowodowych w sprawie zaistniałego ww. zdarzenia, pod kątem jego prawidłowego zakwalifikowania.

W odpowiedzi (...) poinformowały o trwającej analizie wskazanego zdarzenia oraz wskazały, że dotychczas zebrane materiały potwierdzają pierwotnie przyjętą kategorię zdarzenia. Do pisma dołączono notatkę z 21 lipca 2016 r. sporządzoną w celu odniesienia się do zdania odrębnego przedstawiciela P. Regionalnych R.. Z treści notatki wynika, że przewodniczący komisji podtrzymał stanowisko, iż zdarzenie powinno być badane jako sytuacja potencjalnie niebezpieczna, a nie incydent, ponieważ nie wystąpiło zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pociągów i spowodowało wzrostu powyżej akceptowalnego ryzyka. Wyłamaniu uległy ramiona i luk ślizgacza, który pozostał na pudle wagonowym. Skład pociągu z prędkości 38 km/h zatrzymał się w odległości 100 metrów. Nie wystąpiło zagrożenie bezpieczeństwa podróżnych i przejeżdżających pociągów. Według zeznań pracowników i ostrzeżenia meteorologicznego (...) Biura (...) w K. na dzień 17 czerwca 2017 roku od godz. 11:00 do godz. 20:00 obowiązywało ostrzeżenie nr 44 przed burzami z gradem oraz porywami wiatru 90 km/h. Na dzień 26 lipca 2016 roku wyznaczono posiedzenie komisji celem zakończenia postępowania.

Ponownie Komisja zebrała się 29 lipca 2016 roku i w sprawozdaniu końcowym stwierdziła, że zdarzenie z 17 czerwca 2015 roku, które miało miejsce na stacji S. (...) było zdarzeniem losowym „występujące silne podmuchy wiatru, prostopadle do toru, które spowodowały znaczne zwiększenie naprężeń sieci trakcyjnej, w wyniku czego nastąpiło zerwanie dwóch wieszaków sieci w torze nr 1 (ok. 10 m przed połączeniem międzysekcyjnym sieci; 1-wszy wieszak zerwany, 2-gi odczepiony odjp i nawinięty na linę nośną) skutkujące obniżeniem i dalszym rozkołysaniem

przez podmuchy wiatru drutów jezdnych toru 1, co nie zostało zrekompensowane przez urządzenie naprężające i w następstwie najazd pantografu nad druty jezdne toru nr 1, urwanie i przesunięcie 3-go wieszaka do połączenia elektrycznego oraz połamanie pantografu wskutek zaczepienia o linę międzysekcyjnego połączenia elektrycznego.” W tej sytuacji zdarzenie zakwalifikowano do kategorii D-88.

Powołując się na powyższe ustalenia, (...) podtrzymały swoje dotychczasowe stanowisko, że zdarzenie z 17 czerwca 2015 roku należy kwalifikować jako zdarzenie potencjalnie niebezpieczne, kategoria D-88.

Następnie (...) powołały Zespół celem ustalenia strat i odpowiedzialności spowodowanych sytuacją potencjalnie niebezpieczną kategorii D-88 na stacji S. (...).

Zespół ten określił rzeczywiste poniesione koszty na kwotę 6 604,40 zł. Ponadto stwierdził, że Komisja powołana do zbadania sytuacji potencjalnie niebezpiecznej w sprawozdaniu końcowym z 29 lipca 2016 r. uznała, że przyczyną było zdarzenie pogodowe i zakwalifikowała je do kat. D-88, zaś przedstawiciel P. Regionalnych zgłosił zdanie odrębne. Z uwagi na sprawę sporną Zespół zawniósł o powołanie zespołu rozjemczego na szczeblu kierownictwa (...) Zakładu (...) w R. i (...) Oddział (...) w R..

W tym stanie rzeczy, w piśmie z 24 sierpnia 2016 r. skierowanym do (...), Prezes UTK, iż ma wątpliwości w zakresie klasyfikacji zdarzeń, do których doszło na sieci (...) oraz zwrócił się o ponowne dokonanie analizy wskazanych zdarzeń, w tym zdarzenia będącego przedmiotem w niniejszej sprawie.

W odpowiedzi (...) poinformowały, że przytoczone w piśmie sytuacje były przedmiotem analizy i nie stwierdzono podstaw do innej kwalifikacji niż sytuacje potencjalnie niebezpieczne.

Następnie Zespół rozjemczy na szczeblu kierownictwa (...) podtrzymał dotychczasowe stanowisko w przedmiotowej sprawie tj. iż przyczyną zdarzenia 17 czerwca 2016 roku było zdarzenie pogodowe - silne wiatry i należy je zakwalifikować do kategorii D-88.

W piśmie z 26 października 2016 r. Prezes UTK zawiadomił powoda o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w sprawie nałożenia na niego kary pieniężnej za niezgłoszenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej (...)), oraz Prezesowi UTK wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g ust. 1 u.t.k., o poważnym wypadku, wypadku lub incydencie zaistniałym 17 czerwca 2016 r. o godzinie 14:57 na linii kolejowej Nr 91 K. - M., w km 130,500, polegającego na zerwaniu tylnego pantografu na zespole trakcyjnym.

(...) w piśmie z 24 listopada 2016 r., przedstawiło stanowisko, w którym nie zgodziło się z zarzutem naruszenia art. 28g u.t.k. poprzez niezgłoszenie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu. W ocenie (...) sytuacja nie nosi znamion zdarzeń podlegających takiemu zgłoszeniu. Komisja kolejowa zakwalifikowała omawiane zdarzenie jako sytuację potencjalnie niebezpieczną kategorii D-88, stąd też fakt jej wystąpienia nie podlegał zgłoszeniu w myśl art. 28g u.t.k. Podkreślono, że postępowanie w sprawie było prowadzone zgodnie z przyjętym w (...) oraz według zasad regulowanych w przepisie wewnętrznym (...) tj. Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych Ir – 8, przyjętej zarządzeniem nr (...) Zarządu (...) z dnia 8 grudnia 2015 roku, obowiązującej w momencie zaistnienia zdarzenia, w treści wiążącej do czasu dokonania zmian w jej przepisach w związku z wejściem w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, a także w oparciu o postanowienia § 34 Regulaminu przydzielania tras i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów (...).

Prezes UTK w piśmie z 23 października 2017 r., wezwał P. (...) do złożenia pisemnych wyjaśnień poprzez przedstawienie ewentualnych nowych dowodów, informacji lub wyjaśnień w zakresie przyczyn obniżenia sieci trakcyjnej 17 czerwca 2016 r. o godzinie 14:57 na linii kolejowej nr 91 K. - M., w km 130,500.

W odpowiedzi P. (...) przedstawiły posiadane dowody oraz podkreśliły, że ich zdaniem przedmiotowe zdarzenie powinno być badane i kwalifikowane w sposób wskazany w rozporządzeniu w sprawie zdarzeń. Z tego powodu Spółka powiadomiła o zaistnieniu zdarzenia zgodnie z treścią art. 22g u.t.k. Powyższe działanie znajduje, jej zdaniem, potwierdzenie w zgromadzonych dokumentach. Dodatkowo przypominała, że swoje wątpliwości co do braku powołania komisji kolejowej przez zarządcę wyraziła w piśmie z 4 lipca 2016 roku skierowanym do Prezesa UTK.

W toku prowadzonego postępowania Prezes UTK zawiadamiał powoda o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. W toku trwającego postępowania powód konsekwentnie podtrzymywał dotychczas wyrażone stanowisko w kwestii zakwalifikowania zdarzenia z 17 czerwca 2016 roku jako sytuacji potencjalnie niebezpiecznej a nie incydentu.

W Ewidencji zdarzeń kolejowych prowadzonym w systemie elektronicznym przez (...) nie zarejestrowano zdarzenia z 17 czerwca 2016 roku o godzinie 14:57 na linii kolejowej Nr 91 K. – M..

W dniu 20 grudnia 2018 roku Prezes UTK wydał zaskarżoną Decyzję.

Ustalenia faktyczne Sąd Okręgowy oparł na podstawie dokumentów złożonych w trakcie postępowania administracyjnego, których autentyczność nie była kwestionowana przez żadną ze stron postępowania, dlatego też Sąd nie miał wątpliwości co do ich wiarygodności.

Sąd Okręgowy uznał, że odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie, bowiem zaskarżona Decyzja jest słuszna i ma oparcie w przepisach prawa a podnoszone przez powoda zarzuty nie są trafne, stąd nie mogą skutkować uchYLENIEM, czy też zmianą Decyzji.

W pierwszej kolejności Sąd Okręgowy odniósł się do zarzutu bezprawności działania Prezesa UTK.

Zdaniem powoda przepis art. 28m u.t.k. jednoznacznie stwierdza, że postępowanie w sprawach wypadków i incydentów prowadzi komisja kolejowa, a nie Prezes UTK, co więcej przepisy rozporządzenia o zdarzeniach przewidują określony sposób postępowania Prezesa UTK w tych sprawach. Prezes UTK pojawia się w tych regulacjach jedynie w razie konieczności zawiadomienia o wypadku, poważnym wypadku lub incydencie (§ 7), zawiadomienia o zmianie składu komisji kolejowej (§ 10), przekazania kopii protokołu ustaleń końcowych (§27) oraz przedłużenia terminu pracy komisji kolejowej (§ 28).

Wobec powyższego niedopuszczalnym jest domniemywanie przez Prezesa UTK, iż przysługują mu uprawnienia do weryfikacji ustaleń końcowych komisji kolejowej. Gdyby takie uprawnienia istniały, pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego powinni z mocy prawa, być dopuszczeni do udziału w pracach komisji oraz być wyposażeni w odpowiednie narzędzia i kompetencje umożliwiające im weryfikację tychże ustaleń końcowych. Za taką weryfikację nie mogą być uznane odmienne interpretacje określonych wydarzeń kolejowych, które odbywają się w oderwaniu od okoliczności faktycznych danej sprawy, tj. chociażby miejsca zdarzenia, a skupiają się jedynie na podstawie danego wydarzenia do treści definicji ustawowej wypadku lub incydentu, co nie może być uznane za działanie zgodne z prawem. Dalej powód zauważył, że Prezes UTK występując do niego z pismem z 24 sierpnia 2015 roku naruszył przyjęte w ramach Unii Europejskiej standardy, zgodnie z którymi ustalenia komisji kolejowej są niezależne od danego podmiotu gospodarczego (pracodawcy), chociaż w jej skład wchodzi pracownicy zainteresowanego przedsiębiorstwa. Przepisy u.t.k. oraz rozporządzenia o zdarzeniach wymagają, aby w skład komisji kolejowej wchodził pracownicy zarządu infrastruktury i przewoźnika kolejowego. Sam skład powinien ograniczyć się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.

W konsekwencji, zdaniem powoda, Prezes UTK nie posiadając uprawnień do kontrolowania prac komisji kolejowej, nie mógł w sposób legalny zebrać materiału dowodowego, który uprawniłby go do weryfikowania prawidłowości funkcjonowania komisji kolejowej. Prezes UTK może jedynie na podstawie kopii protokołu ustaleń końcowych, dokonać odmiennej oceny danego wydarzenia kolejowego (uznać, że w danej sprawie nie ma do czynienia z sytuacją

potencjalnie niebezpieczną, a z incydem), ale jest to tylko jego przekonanie, które nie znajduje oparcia w okolicznościach faktycznych sprawy.

W odpowiedzi na powyższy zarzut, Prezes UTK wskazał, że jego nadzór nad komisjami kolejowymi nie odbywa się na zasadzie kontroli na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z 27 grudnia 2017 roku w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa UTK, ale jest bezpośrednio realizowany na podstawie art. 13 ust. 7a u.t.k. Nadzór ten nie polega na bezpośredniej koordynacji prac komisji.

Sąd Okręgowy wskazał, że stosownie do art. 10 ust. 1 pkt 1 i pkt 4 u.t.k. Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach regulacji transportu kolejowego oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Prezes UTK w toku prowadzonego postępowania nie dążył do rozstrzygnięcia o przyczynach wystąpienia zdarzenia kolejowego, jak również wskazania podmiotu odpowiedzialnego za powstałe szkody, lecz spełnienia przesłanek wynikających z art. 28g ust. 1 u.t.k.

Sąd Okręgowy nie podzielił poglądu powoda, iż Prezes UTK dążył do weryfikacji orzeczenia komisji o skutkach i przyczynach zdarzenia. Prezes UTK w toku postępowania zwracał jedynie Komisji kolejowej oraz powodowi uwagę na wątpliwości, co do zakwalifikowania zdarzenia jako potencjalnie niebezpiecznego, a nie incydentu. Gdyby pozbawić Prezesa UTK możliwości odmiennego zakwalifikowania konkretnego zdarzenia kolejowego, wówczas możliwość realizowania zadań jako krajowej władzy bezpieczeństwa byłaby iluzoryczna. A brak analizy ustaleń komisji kolejowych pod kątem ich poprawności doprowadzić może do obniżenia bezpieczeństwa transportu kolejowego, w przypadku błędnego kwalifikowania zdarzeń kolejowych przez komisje lub niedokonanie pełnych i prawidłowych ustaleń, nie określenia przyczyn, czy środków zapobiegawczych.

Możliwość podejmowania przez Prezesa UTK działań jak w niniejszej sprawie nie budzi również wątpliwości w orzecznictwie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów i Sądu Apelacyjnego w Warszawie (por. wyrok z 2 czerwca 2020 roku sygn. akt XVII AmK 6/19 i 18 kwietnia 2016 roku sygn. akt XVII AmK 11/15 oraz Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 11 października 2017 roku, sygn. akt VII ACa 893/17).

Przechodząc do dalszych zarzutów odwołania, Sąd Okręgowy przypomniał, że zdaniem powoda sytuacja zaistniała 17 czerwca 2016 roku nie wypełniła wszystkich przesłanek niezbędnych do zakwalifikowania jej jako incydentu. Zgodnie z procedurą uregulowaną w Instrukcji Ir-8 z 2015 roku zakwalifikowano przedmiotowe zdarzenie jako sytuację potencjalnie niebezpieczną D-88.

Powód podkreślił, że zgodnie z § 2 ust. 21 IR-8 z 2015 roku sytuacja potencjalnie niebezpieczna jest to sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka - do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego. Zaistniałe zdarzenie było, zdaniem powoda, związane z ruchem pociągów, ale nie miało wpływu na jego bezpieczeństwo i nie spowodowało wzrostu poziomu ryzyka powyżej akceptowalnego. Dlatego też powód jako zarządca infrastruktury nie był zobligowany do zawiadomienia (...) i Prezesa UTK w myśl art. 28g u.t.k. W dalszej części powód podniósł, że bez rozpatrzenia przyczyn zaistnienia danej sytuacji nie może być mowy o jednoznacznym rozstrzygnięciu poprawności nadanej kategorii i w efekcie zakwalifikowania jako incydentu lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej. Przeprowadzone przez komisję kolejową postępowania wyjaśniające wykazało, że dla kwestii związanych z siecią trakcyjną przyczyną były silne podmuchy wiatru, które można zakwalifikować jako zdarzenie losowe i w efekcie nadać kategorię D-88. Pozostałe kwestie, w szczególności połamanie pantografu stanowiło jedynie skutek zaistniałej sytuacji.

Prezes UTK był przeciwnego zdania, które szczegółowo uzasadnił w zaskarżonej Decyzji.

Sąd Okręgowy zaznaczył, że badanie poważnych wypadków, wypadków i incydentów prowadzi, zgodnie z art. 28a ust. 1 u.t.k. stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych. W związku z tym zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK (art. 28g ust. 1 u.t.k.).

W § 4 pkt 8 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 328) doprecyzowano, że podstawowym elementem systemu zarządzania bezpieczeństwem są procedury zgłaszania i dokumentowania wszystkich zaistniałych wypadków i incydentów zapewniające, aby wszystkie one były zgłaszane i badane w celu określenia i realizacji działań zapobiegawczych.

Z kolei postępowanie w sprawie wypadków i incydentów prowadzi komisja kolejowa (art. 28m u.t.k.), przez którą rozumie się osobę lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek (§ 2 pkt 3 rozporządzenia w sprawie zdarzeń).

Stosownie zaś do przepisu art. 4 pkt 47 u.t.k. incydent to każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo. Oznacza to, że w celu uznania określonej sytuacji zaistniałej w transporcie kolejowym za incydent, musi dojść do łącznego spełnienia trzech przesłanek:

- a) musi nastąpić zdarzenie inne niż wypadek (art. 4 pkt 45 u.t.k.) lub poważny wypadek (art. 4 pkt 46 u.t.k.),
- b) zdarzenie to musi być związane z ruchem pociągów,
- c) zdarzenie to musi mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów.

W niniejszej sprawie bezsporny jest fakt, iż przedmiotowe zdarzenie nie jest wypadkiem lub poważnym wypadkiem oraz ma związek z ruchem pociągów, ponieważ dotyczy sytuacji, w której jadący pociąg nr (...) o godz. 14:57 podczas wyjazdu ze stacji S. (...) wjechał w obniżoną sieć trakcyjną z powodu zerwania wieszaka, skutkiem czego uszkodzony został pantograf pojazdu. Zatem nie doszło do kolizji, wykolejenia, zdarzenia na przejeździe, zdarzenia z udziałem osób spowodowanego przez pojazd kolejowy będący w ruchu, czy pożaru pojazdu kolejowego bądź zdarzenia podobnego do wymienionych, nie doszło również do zranienia choćby jednej osoby, zaś szkody nie osiągnęły kwoty 2 milionów euro (art. 4 pkt 45 i 46 u.t.k.).

Kolejną i kluczową w niniejszej sprawie przesłanką dla ustalenia, czy miał miejsce incydent kolejowy jest kwestia wpływu na bezpieczeństwo ruchu pociągów.

§ 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zdarzeń określając czym jest bezpieczeństwo posługuje się definicją ujętą w art. 3 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr (...) z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 3 maja 2013 r., s. 8, z późn. zm.). Zgodnie z powyższą definicją „bezpieczeństwo oznacza brak niedopuszczalnego ryzyka szkody”.

Sąd Okręgowy uznał, że omawiane zdarzenie polegające na zerwaniu tylnego pantografu na zespole trakcyjnym bez wątplenia miało negatywny wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego. Zaistniałe zdarzenie wiązało się ze skutkiem polegającym na zaistnieniu szkody na mieniu w postaci uszkodzenia elementów pojazdu kolejowego, wstrzymaniu ruchu pociągów od godz. 15:00 do 18:00 na stacji, czego konsekwencją było opóźnienie 5 pociągów pasażerskich (...) S.A. na 592 min., 4 pociągów pasażerskich P. Regionalnych na 665 min. oraz 9 pociągów towarowych na 1 649 min., koniecznością zapewnienia transportu zastępczego pasażerom oraz zwrotu opłat za niewykorzystane bilety. W sumie rzeczywista szkoda poniesiona przez P. (...) R. wyniosła 6 604,40 zł. Dodatkowo trzeba podkreślić przyczyną uszkodzenia pantografu była usterka wieszaków sieci trakcyjnej, co w przedmiotowej sprawie mogło

doprowadzić do znacznie gorszych konsekwencji, które wiązałyby się nie tylko ze stratami dla mienia, ale i również dla zdrowia ludzkiego i środowiska.

Sąd Okręgowy zakwalifikował zdarzenie z 17 czerwca 2016 roku jako mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, gdyż zaistniała szkoda w mieniu, a nie tylko niedopuszczalne ryzyko szkody, o którym mowa § 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zdarzeń.

Za przyjętym poglądem, jak słusznie podkreślił Prezes UTK przemawia również fakt, że klęski żywiołowe, na które powołuje się powód w postaci huraganowych wiatrów określane są jako incydenty C-62 tabeli II w załącznik nr 5 pod poz.20 rozporządzenia w sprawie zdarzeń, z kolei w tej samej tabeli pod poz. 11 jako przyczynę bezpośrednią incydentu wskazano uszkodzenie sieci trakcyjnej kategoria C-51. Zatem również ustawodawca uznał, że uszkodzenie sieci trakcyjnej co do zasady należy traktować jako incydent, a nie sytuację potencjalnie niebezpieczną. Zdaniem Sądu, zerwanie sieci trakcyjnej, które spowodowało z kolei uszkodzenie pantografu a dalej konieczność nagłego zatrzymania pociągu było sytuacją niebezpieczną a nie tylko „potencjalnie niebezpieczną”. Jako „potencjalnie niebezpieczną” można by było ją zakwalifikować, gdyby doszło jedynie do samego zerwania sieci trakcyjnej na skutek porywistych podmuchów wiatru, ale bez dalszych konsekwencji.

Pogląd powoda, iż badane zdarzenie nie było incydem w rozumieniu u.t.k. jest nie możliwy do skutecznej obrony również ze względów funkcjonalnych. Jego przyjęcie godziłoby w realizację celów, których osiągnięciu służyć ma analizowany obowiązek informacyjny. Sąd Okręgowy zwrócił uwagę, że brak informacji o zdarzeniach takich, jak to, które miało miejsce 17 czerwca 2016 r. w na stacji S. (...) uniemożliwił może osiągnięcie celów, których realizacji służyć ma działalność (...). Przykładowo wskazać tu można na fakt, iż decyzje o podjęciu postępowania w sprawie niektórych wypadków lub incydentów podejmowane są przez Przewodniczącego Komisji przy uwzględnieniu tego, czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości. Gdyby przyjął, że zdarzenia takie, jak przedmiotowe nie podlegają zgłoszeniu, to Komisja lub jej Przewodniczący nie dysponowałiby informacjami wystarczającym do ustalenia tego, czy wypadki tworzą serię (tak Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z 11 października 2017 roku, sygn. akt VII ACA 893/17, LEX nr 2685549). Trzeba jednak podkreślić, że powołany wyrok zapadł w sprawie, w której nie wystąpiły negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska, w przeciwieństwie do rozpoznawanej sprawy, w której doszło do szkody w mieniu. Dlatego też w dalszej części swojego uzasadnienia Sąd Apelacyjny stwierdził, że „Z punktu widzenia identyfikacji zagrożeń, którym przeciwdziałać ma działalność Komisji niekiedy to, czy w wyniku danego zdarzenia wystąpiły negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska ma niekiedy drugorzędne znaczenie. Uzasadnia to przyjęcie kierunku wykładni prowadzącego do wniosku, że zdarzenia takie, jak przedmiotowe powinny być zgłaszane Komisji niezależnie od tego, czy wywołały negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska, czy też nie oraz skłania do uznania, że wskazane zdarzenie był incydem, w rozumieniu art. 4 UTK.”.

Mając na uwadze powyższe rozważania, Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, że stanowisko Prezesa UTK co do uznania zdarzenia z 17 czerwca 2016 roku za incydent w rozumieniu art. 28g u.t.k. było prawidłowe, tym samym był on uprawniony do nałożenia na powoda kary pieniężnej, bowiem zgodnie z przepisem art. 66 ust. 1 pkt 3c u.t.k. karze pieniężnej podlega zarządca, który nie zgłosił i Prezesowi UTK wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g ust. 1, o zaistniałym poważnym wypadku, wypadku lub incydencie.

Prawidłowo Prezes UTK uznał, że w rozpoznawanej sprawie brak jest podstaw do odstąpienia od wymierzenia kary, zgodnie bowiem z przepisem art. 66 ust. 2a u.t.k., Prezes UTK odstępuje od nałożenia kary, o której mowa w art. 66 ust. 2 u.t.k., jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu ust. 1 zostały przez niego usunięte niezwłocznie. W niniejszej sprawie z uwagi na fakt braku zawiadomienia (...) oraz Prezesa UTK o zaistnieniu ww. zdarzenia, nie można w ogóle mówić o niezwłocznym działaniu powoda. Brak działania z jego strony wyklucza cechę niezwłoczności działania. Również zbędnym było wydawanie przez Prezesa UTK decyzji określającej zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości, o której mowa w art. 13 ust. 6 u.t.k.

Zgodnie z art. 66 ust. 2b u.t.k. ustalając wysokość kary Prezes UTK bierze pod uwagę:



- 1) zakres naruszenia przepisu;
- 2) dotychczasowa działalność podmiotu;
- 3) możliwości finansowe podmiotu.

W ocenie Sądu Okręgowego przesłanki te zostały ocenione prawidłowo. Co do zakresu naruszenia Prezes UTK trafnie uznał, że niezgłoszenie (...) oraz Prezesowi UTK zdarzenia z 17 czerwca 2016 r. należy zakwalifikować jako naruszenie o poważnym charakterze, a stopień szkodliwości deliktu należy uznać za wysoki z uwagi na to, że zgłoszenie zdarzenia kolejowego (...) oraz Prezesowi UTK ma istotny wpływ na bezpieczeństwo w transporcie kolejowym. Zgodzić należy się z pozwanym, że zaniechanie zawiadomienia (...) oraz Prezesa UTK o zaistnieniu zdarzenia kolejowego powoduje, że czynności zarządcy podejmowane w celu wyjaśnienia okoliczności danego zdarzenia zostają wyjęte spod nadzoru Prezesa UTK, a (...) została w tym przypadku pozbawiona możliwości skorzystania z prawa do podjęcia decyzji o prowadzeniu postępowania w tej sprawie. Nadto błędna klasyfikacja zdarzeń kolejowych znajdzie swoje odzwierciedlenie w nieprawidłowym sporządzaniu danych statystycznych służących obliczaniu wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (rozporządzenie Ministra Infrastruktury i (...) z dnia 21 lipca 2015 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa Dz. U. z 2015 r. poz. 1061).

Słusznie również Prezes UTK uznał, że u podstaw naruszenia nie leżała chęć uzyskania korzyści majątkowej, co wpłynęło na zmniejszenie wymiaru kary. Nie wzbudza też zastrzeżeń ustalenie w postępowaniu administracyjnym, że powód dopuścił się czynu wskutek winy nieumyślnej w postaci niedbalstwa, co było kolejnym czynnikiem wpływającym na zmniejszenie wymiaru kary.

Biorąc pod uwagę dotychczasową działalność powoda, Prezes UTK uwzględnił jako okoliczność obciążającą to, że powód był już dotychczas karany finansowo za naruszenie art. 28g u.t.k., prawomocną decyzją Prezesa UTK z 30 grudnia 2014 r., o sygnaturze: DN-WN. (...)50.2014 (wyrok (...) z dnia 24 marca 2016 r., sygn. akt XVII AmK 11/15 oraz wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 11 października 2017 r., sygn. akt VII ACa 893/17), co skutkowało zwiększeniem wysokości kary pieniężnej wymierzonej za przedmiotowe naruszenie. Ponadto Prezes UTK trafnie przyjął, że za zwiększeniem wymiaru kary przemawia fakt, że (...) jest autoryzowanym zarządcą infrastruktury kolejowej, powinien zatem być świadomy konieczności wykonania obowiązku z art. 28g ust. 1 u.t.k.

Oceniając możliwości finansowe powoda Prezes UTK uwzględnił, że powód osiągnął w 2017 r. przychód w wysokości 6 085 222 923,91 zł. Biorąc pod uwagę rodzaj naruszonego przepisu, przedstawiony zakres naruszenia, dotychczasową działalność i możliwości finansowe Spółki, Prezes UTK nałożył na powoda karę pieniężną w wysokości 42 798,10 zł, co stanowi zatem 0,035 % kary maksymalnej, która stosownie do art. 66 ust. 2 u.t.k. mogłaby wynieść 121 704 458,48 zł.

Sąd Okręgowy podzielił ustalenia Prezesa UTK, że kara pieniężna w ustalonej wysokości nie przekracza możliwości finansowych Spółki, a jednocześnie uwzględnia zakres naruszenia oraz dotychczasową działalność podmiotu, co pozwoli na realizację jej funkcji. Jednakże Sąd uznał, że koniecznym jest również uwzględnienie przy wymierzaniu kary faktu, iż informacja o zaistnieniu badanego zdarzenia została przekazana przez powoda do osób wskazanych w rozdzielniku elektronicznego systemu powiadamiania SMS, w wyniku czego relewantne informacje uzyskali Przewodniczący Komisji i jego zastępca, a także Prezes UTK. Bezsprzecznie wysłanie wskazanej wiadomości SMS nie stanowiło realizacji spoczywającego na powodzie obowiązku informacyjnego, ale zmniejszyło ryzyko szkód, do których mogło dojść w wyniku dopuszczenia się przez niego wskazanego uchybienia. Ujmując tę kwestię z drugiej strony, stwierdzić należy, iż gdyby wskazana wiadomość nie została wysłana, zachowanie powoda byłoby bardziej szkodliwe. W związku z treścią art. 66 ust. 2b u.t.k., nieuwzględnienie tej kwestii przez pozwanego, przy ustalaniu wysokości nałożonej kary, uzasadniało jej obniżenie do kwoty 36 000,00 zł (tak też Sąd Apelacyjny w Warszawie w uzasadnieniu do wyroku z 11 października 2017 r., sygn. akt VII ACa 893/17, LEX nr 2685549).

Na podstawie art. 479<sup>75</sup> § 1 k.p.c., Sąd Okręgowy zmienił decyzję. O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 100 k.p.c. Sąd uznał, że zwrot kosztów procesu należy się pozwanemu, ponieważ uległ tylko co do nieznaczącej części

żądania, gdyż powód żądał uchylenia Decyzji w całości, a Sąd uwzględnił odwołanie jedynie w części dotyczącej kary poprzez jej obniżenie z kwoty 42 798,10 zł na 36 000,00 zł. Na powyższe koszty złożyło się wynagrodzenie pełnomocnika pozwanego w wysokości 720,00 zł ustalone w oparciu § 14 ust. 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. 2015, poz. 1804 z zm.).

Od wyroku apelacje złożyły obie strony.

Powód (...) zaskarżając ww. w części w jakiej odwołanie powoda zostało oddalone, a tym samym w jakiej doszło do utrzymania wobec (...) S.A. kary pieniężnej w kwocie 36 000 zł i w części zasądzonej od (...) S.A. na rzecz Prezesa UTK kwotę 720 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania.

Powód zarzucił naruszenie:

1. przepisu art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie nielogicznej dowolnej oraz niezgodnej z zasadami doświadczenia życiowego oceny i pominięcie istotnych okoliczności wnikających z następujących dowodów:

a) ze Sprawozdania końcowego komisji kolejowej z dnia 29 lipca 2016 r. badającej zdarzenie z 17 czerwca 2016 r., skutkujące przyjęciem, że zdarzenie z dnia 17 czerwca 2016 r. stanowiło incydent w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, podczas gdy z tego dokumentu wynika, że zdarzenie to zostało zakwalifikowane przez komisję kolejową (a więc podmiot wyłącznie, uprawniony do kwalifikacji zdarzeń kolejowych, w odpowiednim trybie) i stanowi sytuację potencjalnie niebezpieczną, która nie podlega zgłoszeniu, o którym mowa w art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, co miało wpływ na wynik sprawy, gdyż kwalifikacja zdarzenia stanowiła podstawę do przypisania (...) naruszenia art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym i nałożenia kary pieniężnej (fakt ustalony niezgodnie z rzeczywistym stanem rzeczy: zdarzenie z dnia 17 czerwca 2016 r. stanowi incydent w rozumieniu ustaw)' o transporcie kolejowym),

a także:

b) notatki z 8 lipca 2016 r. znak: (...),

c) z pisma Prezesa UTK z 11 lipca 2016 r. znak: TO2.480.69.2016.2.MS,

d) z notatki z 11 lipca 2016 r. znak: TO2.480.69.2016.3.MS,

e) z pisma (...) z 22 lipca 2016 r. znak: (...),

skutkującej przyjęciem, że na skutek zaniechania zawiadomienia Prezesa UTK o zaistniałym zdarzeniu doszło do wyjęcia spod nadzoru Prezesa UTK czynności zarządcy podejmowanych w celu wyjaśnienia okoliczności zdarzenia, podczas gdy z dokumentów tych jednoznacznie wynika, że Prezes UTK wykonywał czynności nadzorcze w sprawie, co miało wpływ na wyniki w sprawy w zakresie wysokości nałożonej kary pieniężnej, gdyż na podstawie tego ustalenia Sąd Okręgowy przyjął, że przedmiotowe naruszenia miało poważny charakter (fakt ustalony niezgodnie z rzeczywistym stanem rzeczy: na skutek zaniechania zawiadomienia Prezesa UTK o zaistniałym zdarzeniu doszło do wyjęcia spod jego nadzoru czynności zarządcy podejmowanych w celu wyjaśnienia okoliczności zdarzenia),

f) z pisma (...) z 24 listopada 2016 r. znak: (...) -U- (...) -A-97.4/16 wraz z załącznikiem w postaci wykazu wysłanych wiadomości SMS,

skutkującej przyjęciem, że na skutek zaniechania zawiadomienia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych o zaistniałym zdarzeniu doszło do pozbawienia (...) możliwości skorzystania z prawa do podjęcia decyzji o prowadzeniu postępowania w sprawie, podczas gdy z dokumentu tego jednoznacznie wynika, że na skutek wysłania wiadomości (...) powzięła wiedzę o zdarzeniu i miała możliwość podjąć postępowanie w sprawie, co miało wpływ na wynik sprawy w zakresie wysokości nałożonej kary pieniężnej, gdyż na podstawie tego ustalenia Sąd Okręgowy przyjął,

że przedmiotowe naruszenie miało poważny charakter (fakt ustalony niezgodnie z rzeczywistym stanem rzeczy: na skutek zaniechania zawiadomienia (...) o zaistniałym zdarzeniu doszło do pozbawienia (...) możliwości skorzystania z prawa do podjęcia decyzji o prowadzeniu postępowania w sprawie);

2. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 4 pkt 47 ustawy o transporcie kolejowym i art. 66 ust. 1 pkt 3) lit. c) ustawy o transporcie kolejowym poprzez ich nieprawidłowe zastosowanie polegające na przyjęciu, że (...) S.A. uchybiła obowiązkowi zgłoszenia zdarzenia kolejowego z dnia 17 czerwca 2016 r. jako incydentu, podczas gdy komisja kolejowa nie uznała, aby zdarzenie kolejowe stanowiło incydent w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym, a (...) S.A. była tym ustaleniem komisji kolejowej związana i nie miała podstaw do dokonania takiego zgłoszenia;

3. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 13 ust. 1a pkt 7a) ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 28m ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym i w zw. z § 9 ust. 1, § 24 ust. 1 i § 28 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym i art. 2 i 7 ustawy z 2 kwietnia 1997 r. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, a także art. 10 ust. 1 pkt 1 i pkt 4 ustawy o w zw. z art. 21 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.04.2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (...) poprzez przyjęcie, że Prezes UTK jako organ ds. bezpieczeństwa ma kompetencję do odmiennej kwalifikacji zdarzenia niż uczyniła to komisja kolejowa w celu nałożenia na zarządcę infrastruktury kolejowej kary pieniężnej, podczas gdy takie uprawnienie Prezesa UTK nie wynika z obowiązujących przepisów prawa, a dodatkowo Prezes UTK jako organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE nie może pełnić roli podmiotu badającego zdarzenie kolejowe, a tym samym wchodzić w kompetencje komisji kolejowej w zakresie kwalifikacji zdarzenia;

4. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 4 pkt 47 ustawy o transporcie kolejowym poprzez jego nieprawidłowe zastosowanie i przyjęcie, że zdarzenie z dnia 17 czerwca 2016 r. stanowi incydent, a tym samym że zdarzenie to miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, podczas gdy zdarzenie to było sytuacją potencjalnie niebezpieczną, a więc zdarzeniem innym niż podlegające zgłoszeniu;

5. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 66 ust. 1 pkt 3 lit. c) ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym i art. 66 ust. 2 i 2b ustawy o transporcie kolejowym poprzez ich zastosowanie i nałożenie na (...) S.A. kary pieniężnej w kwocie 36.000 zł, podczas gdy:

a) przepisy ustawy o transporcie kolejowym umożliwiają nałożenie kary pieniężnej za naruszenie przepisu art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, tj. niezgłoszenie zdarzenia, które tak zostało zakwalifikowane, a w niniejszej sprawie w rzeczywistości nałożono karę pieniężną za nieprawidłową (w ocenie Sądu Okręgowego) kwalifikację przyczyny zdarzenia, za co jednak (...) S.A. nie odpowiada;

b) wysokość nałożonej kary jest niewspółmierna do zakresu potencjalnego naruszenia, dotychczasowej działalności oraz winy (...) S.A., a tym samym jest zawyżona, gdyż Sąd Okręgowy błędnie uwzględnił takie okoliczności jak charakter naruszenia, rodzaj winy, dotychczasową karalność za okoliczności podwyższające, uzasadniające wysokość nałożonej kary pieniężnej.

Dodatkowo powód wnosił o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z „Porozumienia z 3 czerwca 2016 r. zawartego pomiędzy Przewodniczącym (...) i Prezesem UTK wraz z Załącznikiem pn. Koncepcja nadzoru Prezesa UTK nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe” w celu wykazania następujących faktów: zawarcie tego Porozumienia i jego treści; obowiązywania tego Porozumienia zarówno w dniu zdarzenia, jak i w czasie postępowania komisji kolejowej w sprawie; obowiązku Prezesa UTK zawiadomienia o zaistniałym zdarzeniu (...); wiedzy (...) o zdarzeniu; braku kompetencji Prezesa UTK do władczego wpływania na komisje kolejowe odnośnie kwalifikowania zdarzeń; brak kompetencji Prezesa UTK do samodzielnego dokonywania kwalifikacji zdarzeń kolejowych; możliwości Prezesa UTK wyłącznie do wystąpienia do (...) o przeprowadzenie postępowania w razie odmiennej oceny kwalifikacji zdarzenia; niezgodnego działania Prezesa UTK w niniejszej sprawie z Porozumieniem; wyłącznej kompetencji (...) do

przeprowadzenia postępowania w sprawie i dokonania własnej kwalifikacji zdarzenia w razie powzięcia wątpliwości co do prawidłowości działania komisji kolejowej.

Powołując się na podane zarzuty powód wnosił o:

1. zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uchylenie w całości decyzji Prezesa UTK z dnia 20 grudnia 2018 r. znak DN-WN.520.49.2016.DK,
2. ewentualnie, na wypadek stwierdzenia braku podstaw do uwzględnienia wniosku z pkt 1 powyżej, o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez zmianę decyzji Prezesa UTK z dnia 20 grudnia 2018 r. znak DN-WN.520.49.2016.DK polegającą na dalszym obniżeniu nałożonej kary pieniężnej,
3. zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda zwrotu kosztów postępowania przed sądem pierwszej instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych,
4. zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Pozwany Prezes UTK zaskarżył wyrok w zakresie punktu pierwszego na podstawie art. 368 § 1 pkt 2 k.p.c. zarzucając:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj.: art. 66 ust. 2b w związku z ust 2 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym poprzez jego błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie polegające na uznaniu, iż przy ustalaniu wysokości kary pieniężnej Prezes UTK winien wziąć pod uwagę, iż informacja o zaistnieniu badanego zdarzenia została przekazana przez powoda do osób wskazanych w rozdzielniku elektronicznego systemu powiadamiania SMS, w wyniku czego relewantne informacje uzyskali Przewodniczący Komisji i jego zastępca, a także Prezes UTK, co powinno mieć wpływ na obniżenie kary, podczas gdy prawidłowa wykładnia tego przepisu i właściwe jego zastosowanie powinno prowadzić do wniosku, iż okoliczność ta nie ma i nie może mieć wpływ na wysokość ustalonej kary, bowiem nie mieści się w dyrektywach wymiaru kary, o której mowa w art. 66 ust. 2b ustawy o transporcie kolejowym, a więc nie mogła mieć wpływu na obniżenie wysokości nałożonej kary;
2. naruszenie przepisów postępowania, tj.:
  - a. art. 233 § 1 k.p.c., poprzez dokonanie oceny części materiału dowodowego w sposób dowolny, czego skutkiem było wyciągnięcie ze zgromadzonego materiału dowodowego błędnego wniosku, że wysłanie wiadomości SMS zmniejszyło ryzyko szkód, do których mogło dojść w wyniku dopuszczenia, a okoliczność wysłania SMS informacji o zaistnieniu badanego zdarzenia, powinna mieć wpływ na obniżenie wysokości nałożonej na powoda kary pieniężnej,
  - b. art. 327<sup>1</sup> § 1 pkt 1 k.p.c. poprzez sporządzenie uzasadnienia wyroku w zakresie dotyczącym przesłanki uzasadniającej zmianę decyzji i obniżenie kary pieniężnej z kwoty 42 798,10 zł na 36 000,00 zł w sposób nie odpowiadający dyspozycji tego przepisu, a nie wskazanie w uzasadnieniu wyliczenia, lub innych argumentów które uzasadniać miały obniżenie kary pieniężnej o kwotę o 6 798,1 zł, i dlatego Sąd zdecydował się na obniżenie kary aż o 15 %.

W nawiązaniu do powyższych zarzutów pozwany wnosił:

1. na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. o uwzględnienie apelacji i zmianę zaskarżonego wyroku w zakresie pkt I poprzez oddalenie odwołania powoda w całości;
2. zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

W odpowiedziach na apelacje strony wnosiły o oddalenie apelacji przeciwnika procesowego i rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego na swoją korzyść.

### **Sąd Apelacyjny zważył co następuje:**

Obie apelacje były niezasadne i nie zmieniły rozstrzygnięcia Sądu pierwszej instancji.

Zasadniczym zagadnieniem apelacji, opartym na niekwestionowanym stanie faktycznym sprawy, jest wykładnia przepisów prawa ustawy o transporcie kolejowym. Ustalenia faktyczne dokonane przez Sąd pierwszej instancji stanowią podstawę ocen zastosowania przepisów ustawy bez potrzeby ich powtarzania. Przed odniesieniem się do zarzutów apelacji, Sąd Apelacyjny przywołuje przepisy w brzmieniu obowiązującym w dacie wydania decyzji statuujące systemowe uwarunkowania administracyjnoprawne w zakresie badania i postępowania w przypadku zaistnienia zdarzeń kolejowych.

Zgodnie z art. 28a u.t.k. stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zwana w ustawie (...) prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.

Postępowanie Komisji reguluje art. 28e u.t.k. stanowiąc:

1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.
2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.
- 2a. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu, innego niż określony w ust. 2, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.
3. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2 i 2a, podejmuje przewodniczący Komisji, biorąc pod uwagę:
  - 1) wagę wypadku lub incydentu;
  - 2) czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;
  - 3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
  - 4) wnioski zarządców, przewoźników kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej.
- 3a. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2, przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu.

Art. 28m ust. 1 u.t.k. stanowi, że postępowania w sprawach wypadków i incydentów prowadzi komisja kolejowa. Ust. 2 wskazanego przepisu wskazuje natomiast, że w przypadku podjęcia przez Komisję postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o których mowa w art. 28e ust. 2 lub 2a ustawy o transporcie kolejowym, komisja kolejowa przekazuje Komisji prowadzenie postępowania. Stosownie do treści ust. 3 ww. przepisu w skład komisji kolejowych wchodzi w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych lub zarządców, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura kolejowa ma związek z tym poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem.

Komisja (i) według art. 28e ust. 2 może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei, (ii) według ust. 2a może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu, innego niż określony w ust. 2, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.

W art. 28n u.t.k. zawarto delegację ustawową w następującym brzmieniu: Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach, sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej oraz sposób prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych, mając na uwadze konieczność ograniczenia skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Wskazana delegacja ustawowa została zrealizowana poprzez wydanie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369), tj. w postaci Rozporządzenia.

Zgodnie z § 1 Rozporządzenia określa ono sposób:

- 1) powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach;
- 1) powoływania przewodniczącego komisji kolejowej;
- 2) prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych.

Użyte w Rozporządzeniu określenie „zdarzenia” według słownika z §2 oznacza poważny wypadek, wypadek lub incydent.

§ 7 ust. 1 Rozporządzenia wskazuje, że zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic kolejowej właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, o których mowa w ust. 3. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do Rozporządzenia (ust. 2 przywoływanego przepisu). Zawiadomienie jak określa § 7 ust. 3 otrzymuje m.in. Przewodniczący (...) (pkt 1) oraz Prezes UTK (pkt 2). Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji - należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne (§ 7 ust. 4). Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia (§ 7 ust. 5).

Według §12 komisja kolejowa:

- 1) ustala okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu;
- 2) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu;
- 3) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.

§ 24 Rozporządzenia wskazuje, że po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:

- 1) przyczyny wypadku lub incydentu;
- 1) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;
- 2) wnioski zapobiegawcze.

W ust. 2 rzeczonego przepisu uregulowano natomiast, że kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 5 do Rozporządzenia.

Zgodnie z dyspozycją zawartą w § 27 ust. 1 po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 6 do Rozporządzenia. Zgodnie z ust. 3 pkt 2 wskazanego przepisu kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa przekazuje jednostce nadrzędnej nad jednostką

organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu (...) oraz Prezesowi UTK – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu.

Rozporządzenie reguluje również zakres czasowy postępowania prowadzonego przez komisję kolejową, wskazując w § 28 ust. 1, że postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.

Rozporządzenie nie zawiera definicji poważnego wypadku, wypadku lub incydentu. Rozumienie wymienionych zdarzeń zawiera ustawa o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 4 pkt 45 u.t.k., przez wypadek rozumie się niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: a) kolizje, b) wykolejenia, c) zdarzenia na przejazdach, d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, e) pożar pojazdu kolejowego. Stosownie do treści art. 4 pkt 46 u.t.k., poważny wypadek to wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem: (i) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub (ii) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, mający oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem. Natomiast w art. 4 pkt 47 u.t.k. w brzmieniu ustawy z dnia 16.11.2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 1923), która weszła w życie 30.12.2016 r., odpowiadającemu stanowi prawnemu obowiązującemu w dacie wydania zaskarżonej decyzji, incydent został zdefiniowany jako każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo. Według stanu prawnego obowiązującego w dacie zdarzenia art. 4 pkt 47 definiował incydent jako każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Zgodnie z art. 28g ust. 1 u.t.k. zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK.

Z podanych uregulowań wynika, że normy prawne - ustawa o transporcie kolejowym oraz Rozporządzenie ustanawiają zasady działania Komisji (Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych) będącej organem niezależnym i stałym (art. 28a) oraz komisji kolejowych powoływanych ad hoc spośród upoważnionych osób (§ 8 Rozporządzenia). Pierwsza z nich zawsze prowadzi postępowania w przypadku poważnego wypadku (art. 28e ust. 1), druga w przypadku wypadku lub incydentu (art. 28m). Zdarzenie będące wypadkiem lub incydentem może przejść do postępowania Komisja (...) (art. 28e ust. 2 i 2a).

Ani ustawa ani Rozporządzenie nie dokonują innej kwalifikacji zdarzeń kolejowych niż te wymienione w art. 28g ust. 1 u.t.k. Zadaniem komisji kolejowej jest ustalenie okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu, a nie kwalifikacja zdarzeń (§ 12 i § 24 Rozporządzenia). Komisja kolejowa może dokonać końcowej kwalifikacji przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorii (§ 24 Rozporządzenia).

Zarzuty naruszenia prawa materialnego tj. art. 28g ust. 1 u.t.k. w związku z art. 4 pkt 47 u.t.k. i art. 66 ust. 1 pkt 3 lit. c oraz naruszenia art. 66 ust. 1 pkt 3 lit. c u.t.k. w związku z art. 28g ust. 1 u.t.k. należy uznać za bezzasadne.

Wykładni art. 28g ust. 1 u.t.k. przedstawionej przez powoda, że naruszenie zachodzi w sytuacji, gdy zarządca infrastruktury bez powoływania komisji kolejowej przyjąłby, że dane zdarzenie stanowi incydent, albo komisja kolejowa uznałaby zdarzenie za incydent, a (...) S.A. mimo to nie zgłosiłaby tego faktu do (...) i Prezesa UTK, Sąd Apelacyjny nie podziela.

Rozumienie przepisu prezentowane przez powoda pomija zamknięty katalog możliwych kwalifikacji zdarzeń podlegających zgłoszeniu.

Ustawa o transporcie kolejowym posługuje się katalogiem zamkniętym kwalifikacji zdarzeń. Nie przewidując otwartej kategorii umożliwiającej inną kwalifikację, każde zdarzenie podlega przyporządkowaniu jednej z wyszczególnionych.

Gdy zdarzenie nie jest ani poważnym wypadkiem, ani wypadkiem, ani incydem, nie ma obowiązku zgłoszenia. Według niekwestionowanych ustaleń faktycznych komisja kolejowa prowadziła postępowanie, a jest to organ powoływany w odniesieniu do wypadku lub incydem. Jeżeli powód przyjmuje, że zgłoszenie aktualizuje się, gdy komisja kolejowa uznałaby zdarzenie za incydem, to nie ma uzasadnienia w przepisach ustawy dla działania komisji kolejowej powoływanej do ustalenia charakteru zdarzenia. Komisja kolejowa ustala przyczynę incydem, nie zaś czy incydem zaistniał. Weryfikacja komisji kolejowej co do uznania zdarzenia za incydem jest wtórna, wobec brzmienia art. 28 g ust. 1 u.t.k. oraz §12 i §24 Rozporządzenia. Powód nie wskazał podstawy prawnej działania komisji kolejowej dla zdarzenia, które w jego ocenie nie było incydem.

Powód przyjmuje takie rozumienie art. 28g ust. 1 u.t.k., że obowiązek zgłoszenia zdarzenia aktualizuje się po kwalifikacji ostatecznej. Sąd Apelacyjny tego poglądu nie podziela. Zgłoszenie w myśl art. 28g ust. 1 u.t.k. ma nastąpić natychmiast.

Wykładnia językowa art. 28g ust. 1 u.t.k. zawierającego zwrot „natychmiastowo” nakazuje rozumieć obowiązek zarządcy nie inaczej niż «w tej samej chwili, bezpośrednio po czymś». (Słownik języka polskiego pod red. W. Doroszewskiego).

Doprecyzowaniem obowiązku zgłoszenia jest §7 ust. 5 Rozporządzenia stanowiący, że zawiadomienie ma nastąpić w ciągu 24 godzin od stwierdzenia zdarzenia i nikt w tym czasie nie zakłada rozsądnie, by doszło do kwalifikacji ostatecznej zdarzenia. Treść §7 aktu wykonawczego wzmocnia pogląd, że zawiadomienie o zdarzeniu przybiera sformalizowaną postać (jak załącznik nr 1), a jego ujawnieniem objęty jest poważny wypadek/wypadek/incydem. Ustawa i za nim akt wykonawczy przewiduje, że wszystko co ma związek z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo, a nie jest wypadkiem lub poważnym wypadkiem, jest incydem podlegającym zawiadomieniu. Katalog zdarzeń jest zamknięty ograniczony do trzech kwalifikacji.

Incydem było zerwanie się tylnego pantografu na zespole trakcyjnym na linii kolejowej nr 91 K.-M. w km 1300,500 powodujące zatrzymanie się pociągu. Ustalenie faktyczne nie jest kwestionowane. Wysłana wiadomość SMS informuje, że zdarzeniem jest przerwa w ruchu pociągów spowodowana połamaniem się pantografu z zagrożeniem ruchu pociągów i przygotowaniem zastępczej komunikacji autobusowej (załącznik nr 5 do pisma 8 września 2016 r., k. 73 akt adm.). Zerwanie pantografu ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, a na ile konkretnie, tego przy zawiadomieniu nie trzeba weryfikować. Z ustaleń Sądu pierwszej instancji wynika zamknięcie toru na trzy godziny. Zaistniało obiektywnie zdarzenie, zerwanie pantografu, miało przyczynę i jej ustalenie należało do komisji kolejowej. Praca komisji kolejowej - powołanej w trybie przewidzianym przepisami ustawy i Rozporządzenia - jest następstwem zdarzenia kolejowego, o którego zaistnieniu należy uprzednio poinformować Prezesa UTK oraz (...). Powód opiera się na następczej kwalifikacji komisji kolejowej, gdy tymczasem niniejsze postępowanie nie dotyczy oceny prawidłowości dokonanej kwalifikacji, a wypełnienia obowiązku informacyjnego określonego w art. 28g ust. 1 u.t.k. Kwalifikacja zdarzenia kolejowego jest przesunięciem problemu na zasady działania komisji kolejowej przyjętej z „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydemów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8”, a istotą sprawy jest spełnienie obowiązku informacyjnego wiążącego się z natychmiastowością działania powoda.

Czas na wypełnienie zgłoszenia (do 24 godzin) wzmocnia pogląd Sądu Apelacyjnego, że skrupulatna weryfikacja zdarzenia pod kątem kwalifikacji nie była zamierzeniem ustawodawcy. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 22 stycznia 2020 roku I NSP 75/18 dokonał wykładni pojęcia „incydem” uznając, że zakres przedmiotowy tego pojęcia obejmuje wszystkie zdarzenia, które pozostają w związku z ruchem pociągów i zarazem mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Apelacja powoda nie zawiera argumentów opartych na podważeniu okoliczności zdarzenia, jako nie związanego z ruchem pociągu i nie mającego wpływu na jego bezpieczeństwo. Powód odpowiada za własne działanie określone ustawą i doprecyzowane Rozporządzeniem. Kara pieniężna jest za brak zgłoszenia zdarzenia określonego ustawą, a nie za jego kwalifikację opartą na Instrukcji Ir-8.



Rozpoznanie zarzutu naruszenia art. 13 ust. 1a pkt 7a) u.t.k. w zw. z art. 28m ust. 1 u.t.k. i w zw. z § 9 ust. 1, § 24 ust. 1 i § 28 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym i art. 2 i 7 ustawy z 2 kwietnia 1997 r. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, a także art. 10 ust. 1 pkt 1 i pkt 4 ustawy o w zw. z art. 21 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE jest zbędne dla oceny niniejszej sprawy.

Uprawnienie Prezesa UTK opiera się na stwierdzeniu naruszenia art. 28g ust. 1 u.t.k. i zastosowaniu art. 66 ust. 1 pkt 3 lit. c tej ustawy. Uzależnienie sankcji karnej nakładanej za własny czyn, od kwalifikacji komisji kolejowej, oznaczałoby sankcję za cudzy czyn. Czynem stawałaby się błędna kwalifikacja, a nie brak zgłoszenia. W niniejszej sprawie w odpowiedzi na zdarzenie z 17 czerwca 2016 roku rozpoczęła działanie komisja kolejowa. Powołanie komisji i prowadzenie postępowania odpowiadało chronologii działań określonych ustawą i Rozporządzeniem w odniesieniu do wypadku lub incydentu. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym z dnia 16 marca 2016 r. weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia (19 marca 2016 r.). Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. poz. 593), które utraciło moc z dniem 1 marca 2016 r. w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741). Według § 29 zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejowi mieli dostosować swoje systemy zarządzania bezpieczeństwem, systemy zarządzania utrzymaniem i przepisy wewnętrzne do przepisów rozporządzenia w terminie 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie. Zasady dostosowania nie odnosiły się do obowiązków zarządcy z art. 28g ust. 1 u.t.k.

Zarzut naruszenia art. 4 pkt 47 u.t.k. jest chybiony. Według podstawowych zasad międzyczasowego prawa cywilnego zdarzenie prawne należy oceniać na podstawie stanu prawnego, który obowiązywał w chwili, kiedy zdarzenie to miało miejsce. Sąd Najwyższy w powołanym wyroku dokonał wykładni treści przepisu odpowiadającego brzmieniu mającym zastosowanie w chwili zdarzenia 17 czerwca 2016 roku. Zdarzenie związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo należy rozumieć szeroko. Powód nie podnosi zarzutów przeciwko szerokiej wykładni przyjętej przez Sąd Najwyższy, a Sąd Apelacyjny nie ma podstaw, by od takiej wykładni odstąpić. Zdarzenie jest zdefiniowane ustawą, a kategoria – jak zaznacza sam powód – jest związana z przyczyną zdarzenia.

Istniały zatem podstawy do nałożenia na powoda sankcji pieniężnej za naruszenie obowiązku informacyjnego, określonego w art. 28g ust. 1 u.t.k. Informacja nie spełniała warunku formy zgłoszenia określonego Rozporządzeniem (§7) i nie zawierała, jak wymaga wzór zgłoszenia, prawdopodobnej bezpośredniej przyczyny zdarzenia, czy innych prawdopodobnych przyczyn zdarzenia. Forma informacji, a przez to jej niepełna treść, stanowi o naruszeniu art. 28g ust. 1 u.t.k., co z kolei spowodowało aktualizację dyspozycji przepisu zawartego w art. 66 ust. 1 pkt 3 lit c, czego konsekwencją było powstanie obowiązku po stronie Prezesa UTK do nałożenia w trybie decyzji administracyjnej kary pieniężnej na powoda za niezgłoszenie incydentu zaistniałego 17 czerwca 2016 r. o godzinie 14:57 na linii kolejowej nr 91 K. – M., w km 130,500, polegającego na zerwaniu tylnego pantografu na zespole trakcyjnym.

Sąd pierwszej instancji uwzględnił okoliczność, że informacja o zaistnieniu spornego zdarzenia została przekazana przez powoda do osób wskazanych w rozdzielniku elektronicznego systemu powiadamiania SMS, w wyniku czego relewantne informacje uzyskali Przewodniczący Komisji i jego zastępca, a także Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Sąd zrównał wysłanie wskazanej wiadomości SMS ze zmniejszeniem ryzyka szkód, do których dojść mogło w wyniku dopuszczenia się wskazanego uchybienia. Powyższe skutkowało obniżeniem nałożonej na powoda kary do kwoty 36 000 zł.

Powrót do kary wyjściowej, tak jak apeluje Prezes UTK, nie wyjaśnia zasadności nałożenia kary 42 798,10 zł i uznania jej za adekwatną. Kara nałożona decyzją mieści się w dyrektywach ustawowych, ale dlaczego przyjęta jest podana wysokość, na to decyzja nie udziela odpowiedzi. Prezes UTK powołał się na (i) naruszenie o poważnym charakterze, (ii) pozbawienie Komisji prawa przejęcia prowadzenia sprawy, (iii) nieprawidłowe sporządzenie danych statystycznych służących obliczeniu wskaźników bezpieczeństwa, (iv) zagrożenie bezpieczeństwa, (v) niedbalstwo powoda, (vi) skaleń prowadzonej działalności. Sąd Apelacyjny utrzymując przyjętą wysokość kary oznaczonej przez Sąd pierwszej instancji

powołuje się na te same podane okoliczności, ale zmienia stopień naruszenia. Naruszenie nie może być stopnia poważnego, gdy wyżej w gradacji zdarzeń stoi wypadek i poważny wypadek. Przypisując odpowiednim zdarzeniom adekwatnie poważną i bardzo poważną wagę, dla incydentu zasadne było przyjęcie średniego stopnia naruszenia. Ponadto uwzględnienie za Sądem pierwszej instancji uzyskania informacji przez Prezesa UTK i (...), czyni zarzuty apelacji pozwanego za niezasadne.

Zarzut art. 233 k.p.c. podniesiony przez powoda jest nietrafny. Sąd pierwszej instancji uwzględnił dokumenty w postaci:

a) sprawozdania końcowego komisji kolejowej z dnia 29 lipca 2016 r. cytując jego wnioski (strona 5 uzasadnienia),

a także:

b) pisma Prezesa UTK z 11 lipca 2016 r. znak: TO2.480.69.2016.2.MS oraz (...) z 22 lipca 2016 r. znak: (...) w stanie faktycznym sprawy (strona 5 uzasadnienia).

Nie uwzględnił wprost notatek z 8 lipca 2016 r. znak: (...) oraz z 11 lipca 2016 r. znak: (...), niemniej brak odwołania do tych dokumentów nie zmienia bezspornego faktu wiedzy UTK o zdarzeniu, co ma wpływ na wymiar kary. Sąd pierwszej instancji zmniejszając karę miał na uwadze wysłane wiadomości SMS stanowiące załącznik do pisma (...) z 24 listopada 2016 r. znak: (...) (...) (...) (...) Powołane przez powoda pisma potwierdzają wiedzę UTK o zdarzeniu, co nie zmienia faktu, że nie doszło do zawiadomienia o jakim stanowi art. 28g ust. 1 u.t.k.

Powód zarzucając błędną ocenę podanych dowodów nadaje tymże dowodom odmienne znaczenie niż uczynił to Sąd pierwszej instancji. Kwalifikacja zdarzenia kolejowego z 17 czerwca 2016 r. zawarta w sprawozdaniu końcowym jest czynnością komisji kolejowej niezależną od obowiązku powoda wynikającego z art. 28g ust. 1 u.t.k. i nie dyskwalifikuje popełnienia czynu zagrożonego sankcją pieniężną. Obowiązek powoda powstaje „natychmiast” w związku ze zdarzeniem, nie jest warunkowany post factum kwalifikacją zdarzenia przez komisję kolejową. Racje ma powód tylko w tym, że przedmiotem niniejszej sprawy nie jest weryfikacja ustaleń komisji kolejowej, ale weryfikacja decyzji Prezesa UTK, który nałożył karę pieniężną za naruszenie art. 28g ust. 1 u.t.k. oraz, że pomimo braku zawiadomienia o zdarzeniu na podstawie art. 28 ust. 1 u.t.k., Prezes UTK miał wiedzę o zaistnieniu tego zdarzenia. Ta druga okoliczność uzasadniała zmniejszenie kary, którą Sąd pierwszej instancji powiązał ze szkodą. Wiedza UTK stanowiła czynnik wpływający na zmniejszenie kary.

Sąd Apelacyjny nie uwzględnił dokumentu objętego wnioskiem dowodowym apelacji powoda z mocy art. 381 k.p.c. Stanowisko powoda od początku oparte było na negowaniu kompetencji Prezesa UTK w kalifikacji zdarzeń i weryfikowania orzeczeń komisji kolejowej.

Na podstawie art. 385 k.p.c. Sąd Apelacyjny oddalił obie apelacje i rozstrzygnął o kosztach postępowania apelacyjnego wzajemnie je znosząc.

Skład Sądu Apelacyjnego wynikał z wynikał z art. 15 zzs<sup>1</sup> ust. 1 pkt 4) ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych w brzmieniu nadanym Dz.U. z 2020r, poz. 1090.

Jolanta de Heij-Kaplińska