

Sygn. akt XVII AmK 4/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 16 października 2018 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

w składzie:

Przewodniczący: SSO Witold Rękosiewicz

Protokolant: protokolant sądowy Magdalena Żabińska

po rozpoznaniu w dniu 16 października 2018 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z odwołania: (...) S.A. z siedzibą w W.

przeciwko: Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

o nałożenie kary pieniężnej

na skutek odwołania powoda od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 23 października 2015 r. nr (...)

I. Oddala odwołanie.

II. Zasądza od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz

Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 720 zł (siedemset dwadzieścia)

tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

SSO Witold Rękosiewicz.

Sygn. akt XVI AmK 4/16

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK, pozwany) decyzją z 23 października 2015 r. nr (...), wydaną w oparciu o przepis art. 104 § 1 k.p.a. oraz art. 10 ust. 1 pkt 4, art. 14 ust. 4, art. 66 ust. 1 pkt 2 lit. c, w związku z art. 66 ust. 2 i art. 66 ust. 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz.1297, dalej: u.t.k. lub Ustawa) w związku z § 5 ust. 5 rozporządzenia Ministra Transportu z 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z 2007 r. nr 89, poz. 593) nałożył na zarządcę infrastruktury (...) S.A. z siedzibą w W. (...) Spółka, powód) karę pieniężną w wysokości 38 265,48 zł za niezgłoszenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (...) wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g u.t.k. incydentu kolejowego, zaistniałego w dniu 29 czerwca 2014 r., o godz. 17:00 na linii kolejowej nr 68 L - P., szlak L - C., w km 94,500, polegającego na obrzuceniu kamieniami pociągu R. nr (...) relacji S. R. – L. zestawionego z SA (...), w którego wyniku doszło do rozbicia szyby w drzwiach pojazdu.

(...) S.A. w złożonym odwołaniu zaskarżyła decyzję Prezesa UTK w całości.

Zaskarżonej decyzji powód zarzucił naruszenie:

1. prawa procesowego, tj. art. 7 kpa w zw. z art. 77 ust.1kpa i art. 80 kpa oraz art. 107 § 3 kpa poprzez niewyjaśnienie wszystkich okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy oraz dokonanie oceny materiału dowodowego w sposób dowolny, czego skutkiem było wyciągnięcie przez organ ze zgromadzonego materiału wniosków, w zakresie wpływu przedmiotowego zdarzenia na bezpieczeństwo w ruchu, które z niego nie wynikają,
2. prawa materialnego, tj. art. 4 pkt 47 u.t.k. poprzez jego nieprawidłową wykładnię i przyjęcie, że ewentualne narażenie bezpieczeństwa pasażerów stanowi przesłankę pozwalającą zakwalifikować dane zdarzenie jako „incydent” w rozumieniu ustawy, podczas gdy jedynie wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów warunkuje możliwość uznania danego zdarzenia za „incydent” w rozumieniu Ustawy,
3. prawa materialnego, tj. art. 28g 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 dniu 29 czerwca 2014 r., o godz. 17:00 na linii kolejowej nr 68 L - P., szlak L - C., w km 94,500, gdzie doszło do obrzucenia kamieniami pociągu R. nr (...) relacji S. R. - L. zestawionego z SA (...), w wyniku czego doszło do rozbicia szyby w drzwiach pojazdu i zostało zakwalifikowane jako incydent, podczas gdy zdarzenie to stanowiło jedynie trudność eksploatacyjną, co jest zgodnie z zatwierdzoną przez Prezesa UTK „Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8”;
4. prawa materialnego, tj. art. 66 ust. 1 pkt 2 lit.c u.t.k. w zw. z art. 28g u.t.k. 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 naruszyło więc żadnych obowiązków warunkujących odpowiedzialność administracyjną uzasadniającą nałożenie kary pieniężnej.

Na podstawie podniesionych zarzutów powód wniósł o:

1. uchylenie zaskarżonej decyzji w całości,
2. zasądzenie od pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Zdaniem powoda na skutek uchybień procesowych Prezes UTK nie wyjaśnił stanu faktycznego sprawy oraz przesłanek pozwalających na uznanie zaistniałego zdarzenia za incydent. W materiale dowodowym sprawy nie ma dowodu, że zdarzenie z dnia 29 czerwca 2014 r. miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, gdyż za taką okoliczność nie może być uznana hipotetyczna możliwość zranienia pasażera kamieniem lub szkłem. Ustalenia pozwanego w tym zakresie powód uznał za dowolne i nie mające oparcia w zgromadzonym materiale dowodowym. Powód wskazał, że zaskarżoną decyzję Prezes UTK oparł jedynie na możliwości narażenia pasażera w oderwaniu od istotnej przesłanki wpływu na bezpieczeństwo ruchu pociągów i na tej podstawie uznał, że doszło do naruszenia art. 28g u.t.k. Nie ustalił i nie wykazał, w jaki sposób przedmiotowe zdarzenie miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów i ograniczył się do możliwości narażenia pasażera, co jest niewystarczające.

Powód wskazał, iż zgodnie z art. 4 pkt 47 u.t.k. za incydent uznaje się każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów. Zdaniem powoda mimo braku definicji ustawowej pojęcie „bezpieczeństwo ruchu pociągów” nie może być utożsamiane wprost z bezpieczeństwem pasażerów. Powód zauważył, iż przepis art. 5 ust. 5 u.t.k. rozróżnia dwie kategorie dobra chronionego i stwierdził, że Ustawa traktuje bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo przewozu osób i rzeczy jako instytucje rozłączne i samodzielne, co ma istotne znaczenie w sprawie.

Zdaniem powoda pojęcie bezpieczeństwa ruchu pociągów, jako tożsame z bezpieczeństwem ruchu kolejowego odnosi się do zapewnienia odpowiedniego standardu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu na infrastrukturze kolejowej, której składnikami są pojazdy kolejowe. Odnosi się do sfery organizacji ruchu w systemie kolei a nie stanu bezpieczeństwa pasażerów. Na podstawie art. 5 ust. 1 pkt 3 u.t.k., nakładającego na zarządcę obowiązek utrzymywania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2005 r., nr 172, poz. 1444 ze zm.), oraz Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1(R-1) powód stwierdził, że do zakwalifikowania zdarzenia jako incydent w rozumieniu art. 4 pkt 47 u.t.k. nie jest wystarczające istnienie jakiegokolwiek rodzaju ryzyka, lecz wymagane jest, aby zdarzenie miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów rozumiane jako zagrożenie dla prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych.

W ocenie powoda w okolicznościach niniejszej sprawy brak podstaw do uznania, że zdarzenie polegające na obrzuceniu pociągu kamieniami w dniu 29 czerwca 2014 r. spełniało przesłanki incydentu, ponieważ nie miało wpływu na bezpieczeństwo ruchu pociągów. Błędne było ponadto przyjęcie przez Prezesa UTK za incydent możliwości zranienia pasażera kamieniem lub odłamkiem szkła. Zdaniem powoda zdarzenie to można uznać jedynie za narażenie bezpieczeństwa pasażera, które w świetle art. 4 pkt 47 u.t.k. nie jest zdarzeniem mającym wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów.

Oparcie rozstrzygnięcia Prezesa UTK jedynie na założeniu, że zdarzenie miało wpływ na bezpieczeństwo przewozu osób nie jest w ocenie powoda wystarczające do zakwalifikowania tego zdarzenia jako incydentu. Powód podkreślił, że w wyniku zdarzenia nie doszło do poszkodowania żadnego pasażera, więc argumenty organu w zakresie wpływu na bezpieczeństwo pasażerów były hipotetyczne.

Powód wskazał ponadto, że Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych została powiadomiona o zdarzeniu przez przewoźnika kolejowego (...) sp. z o.o. w piśmie z dnia 1 lipca 2014 r. Przewodniczący (...) miał możliwość badania zdarzenia. Nie zakwestionował przyjętego przez (...) sposobu postępowania w sprawie i nie uznał obrzucenia kamieniami pociągu nr (...) za wypadek, poważny wypadek, czy incydent. Oznacza to, zdaniem powoda, że w sprawie nie zaistniał incydent lecz trudność eksploatacyjna. Wszczynanie w tej sytuacji przez Prezesa UTK postępowania w przedmiocie nałożenia kary pieniężnej naruszało, w ocenie powoda, zasadę zaufania obywateli do władzy publicznej.

Powód zauważył, iż przepis art. 28g u.t.k. zawiera zamknięty katalog zdarzeń kolejowych, które podlegają zgłoszeniu i stanowi materialnoprawną podstawę obowiązku zgłoszenia w sytuacji zaistnienia zdarzenia. Jeśli więc zaistniała sytuacja nie spełniała kryteriów wskazanych w definicji wypadku, poważnego wypadku czy incydentu wymienionego w art. 28g u.t.k. powód nie miał obowiązku przesłania pisemnego zawiadomienia do (...), gdyż zdarzenie z 29 czerwca 2014 r. nie spełniało przesłanek z art. 4 pkt 47 utk.

Wobec tego Prezes UTK nie miał podstaw do zastosowania art. 66 ust. 1 pkt 2 lit. c u.t.k. i nałożenia na powoda kary pieniężnej.

Na podstawie przedstawionej argumentacji powód stwierdził, że ze względu na brak spełnienia czynu bezprawnego zaskarżona decyzja powinna zostać uchylona w całości.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w odpowiedzi na odwołanie wniósł o oddalenie odwołania w całości i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych z uwzględnieniem nakładu pracy radcy prawnego, charakteru i szczególnego stopnia zawłości sprawy.

Powołując się na istotne różnice w postępowaniu przed Sądem Ochrony Konkurencji i Konsumentów (SOKiK) a sądami administracyjnymi Prezes UTK stwierdził, że w sprawie istniała podstawa prawna do wydania decyzji, więc żądanie jej uchylenia nie jest zasadne.

Podkreślił, iż na skutek wniesienia odwołania SOKiK jest obowiązany do merytorycznego rozstrzygnięcia sporu w drodze zbadania okoliczności sprawy przy uwzględnieniu zasad ciężaru dowodu i obowiązków stron w postępowaniu

dowodowym. Z tego względu uchybienia proceduralne, które nie dają podstaw do stwierdzenia nieważności zaskarżonej decyzji, nie mogą skutkować jej uchyleniem. Jedynie w przypadku ustalenia przez SOKiK, iż w sprawie brak było podstaw do wydania zaskarżonej decyzji, istniałaby możliwość wyeliminowania jej z obrotu prawnego.

Zarzuty naruszenia art.7, art.77 ust.1, art.80 i art.107 § 3 kpa pozwany ocenił jako niezasadne. Stwierdził, że stan faktyczny sprawy był zgodny z rzeczywistością, a materiał dowodowy został zebrany i oceniony prawidłowo. Zdaniem pozwanego wyjaśnione zostały wszystkie przesłanki ustawowe, stanowiące podstawę do uznania, że (...) naruszyły art. 28g u.t.k. W sprawie istniała podstawa prawna do wydania zaskarżonej decyzji, a wniosek powoda o jej uchylenie nie jest zasadny. Na skutek obrzucenia pociągu kamieniami rozbita została szyba w drzwiach bocznych wagonu. Taka sytuacja wpływała bezpośrednio na bezpieczeństwo wszystkich ludzi znajdujących się w pociągu, pasażerów i obsługi pociągu, a więc miała wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Odnosnie zarzutu naruszenia art. 4 pkt 47 u.t.k. Prezes UTK wyjaśnił, że oceniając wpływ zdarzenia na bezpieczeństwo miał na uwadze wynikające z tego zagrożenie zarówno dla pasażerów jak i obsługi pociągu. Zdaniem pozwanego z powołanego w odwołaniu art. 5 ust.5 u.t.k. nie wynika, że pojęcia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy mają charakter rozłączny. Prezes UTK wskazał, że zgodnie w art. 5 ust. 5 u.t.k. w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy zarządca obowiązany jest do podjęcia czynności likwidujących to zagrożenie. Wynika z tego, że jedno zdarzenie może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwa przewozu podróżnych. Porównując ustawową definicję wypadku i incydentu pozwany stwierdził, że w przypadku incydentu ustawa nie wymaga wystąpienia negatywnych konsekwencji dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska. Ogranicza się do wskazania, że chodzi o zdarzenie mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów. Zdaniem Prezesa UTK przesłanka wpływu na bezpieczeństwo nie musi wystąpić jako wymierna konsekwencja dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska. Przesłanka ta może mieć wyłącznie potencjalny charakter zagrożenia zaistnienia ujemnego skutku dla zdrowia ludzkiego, mienia i środowiska.

Prezes UTK wskazał na powoływany przez powoda załącznik nr 6 do rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z 2007 r., nr 89, poz. 593), (dalej: „Rozporządzenie w sprawie wypadków kolejowych”), w którym wymieniono przykładowe przyczyny poszczególnych zdarzeń – poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych. Zdaniem Prezesa UTK wystąpienie wymienionej w Rozporządzeniu przyczyny stanowi domniemanie faktyczne zaistnienia zdarzenia kolejowego, a zasięg rozporządzenia obejmuje również zagrożenia dla przewozu osób. Pozwany powołał się na pkt 24 załącznika nr 6, w którym w tabeli przyczyn incydentów wymieniono złośliwe, chuligańskie i lekkomyślne występki jak obrzucenie pociągu kamieniami lub ułożenie przeszkody na torze. Na tej podstawie pozwany stwierdził, że obrzucenie pociągu kamieniami może być uznane za incydent. Wskazał, że cechą charakterystyczną incydentu jest nieznaczny potencjał szkody dla pojazdu lub pasażera czy prawidłowości prowadzenia ruchu ewentualnie marginalna szkoda. Prezes UTK powołał się na wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 kwietnia 2003 r., sygn. akt III CKN 1522/00, LEX nr 146430, w którym wskazano, iż przesłanka ruchu pociągów nie może być pojmowana wyłącznie w znaczeniu czysto mechanicznym. Zasadniczym kryterium oceny jest niebezpieczeństwo wynikające z tego, iż pojazd jest wprawiony w ruch, a nie ruch pojazdu w sensie dosłownym. Zgodnie z tym poglądem również szkody powstałe podczas krótkiego postoju, w czasie wsiadania i wysiadania z pojazdu lub załadunku i rozładunku pojazdu uznawane są za szkody spowodowane ruchem pojazdu.

Mając na uwadze przedstawioną wykładnię pojęcia incydentu Prezes UTK stwierdził, że obrzucenie pociągu kamieniami miało charakter incydentu kolejowego, a więc na powódzie ciążył, wynikający z art. 28g u.t.k. obowiązek natychmiastowego zawiadomienia o zdarzeniu (...). Nie zgodził się z przyjętą przez powoda kwalifikacją zaistniałego zdarzenia jako trudności eksploatacyjnej. Wskazał, iż zgodnie z § 2 ust. 6 „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8” trudnością eksploatacyjną jest wydarzenie kolejowe nie będące poważnym wypadkiem lub incydentem, powodujące utrudnienia, np. przerwę lub ograniczenie ruchu kolejowego, które nie ma związku z jego bezpieczeństwem. W świetle powyższego Prezes UTK podtrzymał stanowisko, że obrzucenie pociągu kamieniami stanowiło incydent i miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, szczególnie przy uwzględnieniu, iż potencjalne zagrożenia dotyczyło również

obsługi pociągu, w tym maszynisty. Wskazał, że powód był zobowiązany do zgłoszenia incydentu w terminie 24 godzin od stwierdzenia zdarzenia. Tryb i sposób zawiadamiania przewodniczącego (...) określa Rozporządzenie w sprawie wypadków kolejowych. Okoliczność, że Przewodniczący (...) nie zareagował na brak zgłoszenia przez (...) zdarzenia, nie miała zdaniem pozwanego, wpływu na teść zaskarżonej decyzji. Opierając się na ustalonym stanie faktycznym Prezes UTK wskazał, że na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 2 lit. c u.t.k. był zobligowany do nałożenia na Spółkę kary pieniężnej w wysokości 2% jej rocznego przychodu. Wobec tego zarzut dotyczący naruszenia art. 66 ust.1 pkt 2 lit. c w zw. z art. 28g u.t.k. uznał pozwany za bezzasadny.

W piśmie z dnia 6 maja 2016 r. powód, odnosząc się do stanowiska Prezesa UTK przedstawionego w odpowiedzi na odwołanie, podtrzymał zwarte w odwołaniu stanowisko. Stwierdził, że zagrożenie, o którym mowa w art. 4 pkt 47 u.t.k. powinno mieć charakter realny i konkretny, uzależniony od przebiegu zaistniałej sytuacji. Jeżeli przepis mówi o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu pociągów, to zdarzenie (obrzucenie kamieniami) musi być odniesione do okoliczności jego przebiegu i oceny, czy istniały elementy sytuacyjne, które sprawiały, że takie realne zagrożenie powstało. Powód zarzucił Prezesowi UTK brak wykazania, że zaistniałe zdarzenie miało realny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, czy przewozu osób. Zaznaczył, iż zakwalifikowanie zdarzenia jako incydentu wymaga ustalenia jego istotnych okoliczności oraz ich oceny pod kątem realizacji przesłanek ustawowych. Na kwalifikację zdarzenia oprócz przyczyny mają wpływ również wymienione w jego definicji okoliczności. W przypadku incydentu konieczne jest wystąpienie wpływu na bezpieczeństwo ruchu pociągów. Zdaniem powoda nie można przyjąć, iż każde zaistnienie potencjalnej przyczyny prowadzi do zajścia tego rodzaju zdarzenia. Brak więc podstaw do wniosku, że skoro obrzucenie pociągu kamieniami zostało wymienione jako potencjalna przyczyna wypadku lub poważnego wypadku, to ipso facto zdarzenie to będzie miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów i może stanowić przyczynę incydentu. W ocenie powoda okoliczności sprawy nie dają podstaw do przyjęcia, że w sprawie doszło do zagrożenia ruchu pociągów. Powód podkreślił, że pomimo zdarzenia ruch pociągów był prowadzony w sposób bezpieczny. Zdarzenie miało jedynie charakter utrudnienia prowadzenia ruchu jednak nie wiązało się z narażeniem bezpieczeństwa. Stwierdził, iż podczas zdarzenia nie doszło do narażenia pasażerów, gdyż nie doszło do wybicia szyby. Trudno w takiej sytuacji uznać, że doszło do narażenia ich bezpieczeństwa. Żadnemu pasażerowi nic nie groziło. Nie było więc żadnych podstaw do uznania, że zdarzenie z 29 czerwca 2014 r. stanowiło incydent, do którego zgłoszenia Spółka była zobowiązana. W sprawie nie doszło do zagrożenia ruchu pociągów, co stanowi konieczną przesłankę kwalifikacji zdarzenia jako incydentu. Dokonaną przez Prezesa UTK kwalifikację zdarzenia powód uznał za pozbawioną podstaw prawnych. W związku z tym Prezes UTK nie miał podstaw do zastosowania art. 28g w zw. z art. 4 pkt 47 u.t.k. oraz nałożenia na zasadzie art. 66 ust. 1 pkt 2 lit. c w zw. z art. 28g u.t.k. kary pieniężnej.

Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny:

Na podstawie zawiadomienia złożonego przez (...) sp. z o.o. w piśmie z 1 lipca 2014 r. do (...) o zdarzeniu z 29 czerwca 2014 r. polegającym na obrzuceniu kamieniami przez nieznaną sprawców pociągu R. nr (...) relacji S. R.- L. (SA (...)) Urząd Transportu Kolejowego pismem z 3 lipca 2014 r. wystąpił do (...) Zakładu (...) w L. o informację o działaniach podjętych w związku z zaistniałym zdarzeniem w celu ostatecznego załatwienia przedmiotu sprawy. (k. 11 akt adm.) W piśmie z 8 lipca 2014 r. (k. 13 akt adm.) (...) poinformowała, że w wyniku obrzucenia kamieniami doszło do rozbicia szyby w SA (...) w drzwiach. Pociąg kontynuował jazdę do stacji L. bez opóźnienia. Wydarzenie zostało zakwalifikowane przez dyspozytora zakładowego do kategorii D85, ponieważ nie miało wpływu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, odpisane w systemie (...). Na powyższą okoliczność została sporządzona notatka z trudności eksploatacyjnej, w której zapisano, iż dalsze postępowanie prowadzi będzie przewoźnik (...) sp. z o.o. Oddział (...) w R.. Prezes UTK pismem z dnia 16 lipca 2014 r. zawiadomił (...) o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia na Spółkę kary pieniężnej z tytułu niezgłoszenia (...), wbrew obowiązкови z art. 28g u.t.k. o zaistniałym incydencie kolejowym z dnia 29 czerwca 2014 r. w wyniku którego doszło do wybicia szyby w drzwiach pojazdu. Z przedstawionych przez Spółkę wyjaśnień wynika, że w celu ustalenia okoliczności zdarzenia w dniu 30 czerwca 2014 r. sporządzono Notatkę, w której określono przyczynę i kategorię trudności eksploatacyjnej D85. W piśmie z dnia 1 sierpnia 2014 r. (k. 95 akt adm.) Spółka wyraziła stanowisko, że nie zostały spełnione kryteria z art. 4 pkt 45, 46 i 47 u.t.k. Nie ma podstaw do zakwalifikowania zdarzenia jako wypadku, poważnego wypadku lub incydentu. Zdarzenie było związane z ruchem pociągów ale nie

miało wpływu na jego bezpieczeństwo. W związku z tym zarządca infrastruktury kolejowej nie miał obowiązku powoływania komisji kolejowej do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia oraz poinformowania o zdarzeniu (...), ponieważ zostało ono zakwalifikowane jako trudność eksploatacyjna. Z zapisu dyżurnego ruchu w Dzienniku telefonicznym (R 138) wynika, że na podstawie oceny sytuacji i jej wpływu na bezpieczeństwo ruchu maszynista zdecydował się kontynuować dalszą jazdę. Już w tym momencie przewoźnik kolejowy dokonał kwalifikacji zdarzenia. W piśmie wskazano, iż kontynuowanie jazdy uniemożliwiło dokonanie przez Komisję pracy na miejscu wydarzenia zgodnie z § 17 Rozporządzenia w sprawie wypadków. Na miejscu nie było już pociągu ani sprawców zdarzenia. W aktach administracyjnych znajduje się również sporządzona w dniu 30 czerwca 2014 r. notatka spisana na okoliczność trudności eksploatacyjnej t.j. obrzucenia kamieniami w dniu 29 czerwca 2014 r. pociągu nr (...), który zestawiony był z szynobusem SA (...). W wyniku tego zdarzenia rozbita została (popękała) szyba w drzwiach szynobusu SA (...). Pociąg kontynuował jazdę do stacji L. bez opóźnienia. Zdarzenie zostało zakwalifikowane do kategorii trudności eksploatacyjnej – D85. W notatce zamieszczono informację, że wobec oszacowaniu strat na kwotę 4 300 zł (...) (...) (PR) wnioskuje o zakwalifikowanie zdarzenia zgodnie z rozporządzeniem 593. W związku z tym zarządca nie powołał komisji w celu prowadzenia postępowania wyjaśniającego, które będzie prowadzić PR. W piśmie 1 sierpnia 2014 r. Spółka zaznaczyła również, że Przewodniczący Komisji po otrzymaniu powiadomienia o zdarzeniu i analizie zebranego materiału nie podjął decyzji o zmianie kategorii wydarzenia. Ze złożonej przy piśmie z dnia 15 kwietnia 2015 r. informacji wynika, że w 2014 r. (...) S.A. osiągnęła przychód w wysokości (...) zł. Pismem z dnia 9 września 2015 r. Prezes UKE zawiadomił (...) o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych materiałów i dowodów oraz zgłoszenia żądań przed wydaniem decyzji oraz włączeniu do materiału dowodowego zeznania o wysokości osiągniętego dochodu (...) za rok 2014. Spółka nie skorzystała z przysługującego jej uprawnienia przed wydaniem decyzji.

Opisany stan faktyczny nie był między stronami sporny i został ustalony przez Sąd na podstawie informacji i dokumentów znajdujących się w aktach administracyjnych, których wiarygodność i moc dowodowa nie budziły zastrzeżeń.

Na podstawie dokonanych ustaleń Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Zgodnie z art. 4 pkt 47 u.t.k. incydent to każde, inne niż wypadek lub poważny wypadek, zdarzenie związane z ruchem pociągów i mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów.

W odwołaniu powód zarzucił Prezesowi UTK nieprawidłową wykładnię art. 4 pkt 47 u.t.k. i błędne przyjęcie, że ewentualne, hipotetyczne zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów stanowi przesłankę pozwalającą na zakwalifikowanie zdarzenia polegającego na obrzuceniu pociągu kamieniami przez nieznaną sprawców jako incydentu w rozumieniu przepisów Ustawy. Pojęcie bezpieczeństwa ruchu pociągów jest w ocenie powoda tożsame z pojęciem bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Natomiast bezpieczeństwo ruchu pociągów i bezpieczeństwo przewozu osób uznał powód za instytucje samodzielne, ponieważ bezpieczeństwo ruchu kolejowego odnosi się do standardu prowadzenia i organizacji ruchu na infrastrukturze kolejowej, a nie do bezpieczeństwa pasażerów.

W powołanym przez Prezesa UTK wyroku z dnia 11 kwietnia 2003 r. Sąd Najwyższy wskazał, że przesłanki ruchu pociągów nie można rozumieć wyłącznie jako ruchu w znaczeniu czysto mechanicznym. Zasadniczym kryterium oceny jest niebezpieczeństwo wynikające z tego, iż pojazd jest wprawiony w ruch, a nie ruch pojazdu w sensie dosłownym. Zgodnie z tym poglądem również szkody powstałe podczas krótkiego postoju, w czasie wsiadania i wysiadania z pojazdu lub załadunku i rozładunku pojazdu uznawane są za szkody spowodowane ruchem pojazdu. W ocenie Sądu z przywołanego stanowiska Sądu Najwyższego wynika, że pojęcie ruchu pociągów powinno być rozumiane jako funkcjonowanie zorganizowanego systemu kolei. Elementami systemu są nie tylko urządzenia infrastruktury, służące bezpośrednio do wykonywania przewozów zarówno pasażerskich jak i towarowych, ale również organizacja ruchu i rozkład jazdy, których naruszenie przez nagle, nieprzewidziane zdarzenie może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pociągów. Jak trafnie wskazano w odwołaniu, składnikami infrastruktury kolejowej są pojazdy kolejowe. Oznacza to, że pojęcie bezpieczeństwa ruchu pociągów obejmuje bezpieczeństwo ruchu pojazdów kolejowych czyli ruchu kolejowego, w tym pojazdów przeznaczonych do przewozu osób. Z powyższego

wynika, że bezpieczeństwo ruchu pociągów zawiera w sobie pojęcie bezpieczeństwa przewożonych tymi pojazdami osób i mienia, czyli bezpieczeństwo przewozu osób i mienia, o którym mowa w art. 5 ust. 5 u.t.k.

Skoro pojęcie ruchu pociągów obejmuje całość funkcjonowania systemu wykonywania przewozów, to w świetle powołanego wyroku Sądu Najwyższego zdarzenie, które narusza w sposób negatywny standard bezpieczeństwa prowadzenia ruchu na infrastrukturze kolejowej, ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów. Z okoliczności sprawy bezspornie wynika, że zdarzenie z dnia 29 czerwca 2014 r. związane było z ruchem pociągu pasażerskiego. W ocenie Sądu zgodzić się należało z Prezesem UTK, że z charakteru zdarzenia wynika, iż stwarzało ono niebezpieczeństwo co najmniej uszkodzenia ciała dla przebywających w pociągu osób, w tym obsługi pociągu. Zdarzenie stwarzało więc zagrożenie dla bezpieczeństwa przewozu osób i miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów. Spełniało więc przesłanki incydentu, które zostały wymienione w art. 4 pkt 47 u.t.k.

Na powyższa ocenę nie ma wpływu okoliczność, że w wyniku obrzucenia pociągu kamieniami żadna ze znajdujących się w pociągu osób nie doznała obrażeń. Do uznania zdarzenia za incydent nie jest konieczne wystąpienie w praktyce skutku w postaci naruszenia zdrowia osób znajdujących się w pociągu. Jednak okoliczność, że w wyniku działania nieznanego sprawcy nie doszło do uszkodzenia ciała żadnej ze znajdujących się w pociągu osób nie daje podstaw do uznania, że w trakcie zdarzenia nie istniało zagrożenie dla bezpieczeństwa tych osób oraz zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pociągów, bowiem zagrożona była również osoba kierująca pociągiem. Podnoszone w odwołaniu argumenty w tym zakresie nie mają więc znaczenia dla oceny zasadności zaskarżonej decyzji.

Ponadto, jak zauważył pozwany, zgodnie z pkt 24 załącznika nr 6 do Rozporządzenia w sprawie wypadków, obrzucenie pociągu kamieniami zostało wymienione jako jedna z przyczyn incydentu. Okoliczność, że w dniu 29 czerwca 2014 r. doszło do obrzucenia pociągu kamieniami nie była między stronami sporna. Wskazać należy również, że w wymienionym załączniku nr 6 do Rozporządzenia w sprawie wypadków, jako incydent kolejowy kwalifikowane jest zdarzenie związane z ruchem pojazdu kolejowego, nie powodujące ofiar w ludziach.

W sytuacji, gdy zdarzenie z dnia 29 czerwca 2014 r. spełniało przesłanki incydentu w rozumieniu przepisów Ustawy, uznać należało, iż na powódzie jako zarządcy infrastruktury ciążył obowiązek, o którym mowa w art. 28g ustawy o transporcie kolejowym, polegający na pisemnym zawiadomieniu o zdarzeniu przewodniczącego Komisji Badania Wypadków Kolejowych w sposób określony w § 5 rozporządzeniu Ministra Transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych.

Bezsporne jest, że o zaistniałym zdarzeniu Przewodniczącego (...) powiadomił przewoźnik (...) (...) sp. z o. pismem z dnia 1 lipca 2014 r. Nie można uznać, iż takie działanie było równoznaczne z procedurą określoną w § 5 rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych. Zgodnie z § 5 ust. 1 Rozporządzenia w przypadku zaistnienia incydentu kolejowego, zarządca infrastruktury ma obowiązek pisemnie powiadomić podmioty wymienione w § 5 ust. 3 rozporządzenia z wykorzystaniem wzoru zawiadomienia, przy czym treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

Wobec stwierdzenia, że powód, jako zarządca infrastruktury, nie wykonał obowiązku określonego w § 5 rozporządzenia Ministra Transportu obowiązkowi Prezes UTK, zgodnie z art. 66 ust.1 pkt 2 lit. c) u.t.k. był zobligowany do nałożenia na (...) kary pieniężnej. Zdaniem Sądu przy ustalaniu wysokości nałożonej na powoda kary Prezes UTK prawidłowo uwzględnił wymienione w art. 66 ust. 2b u.t.k. dyrektywy wymiaru kary. Wysokość ustalonej decyzją kary nie stanowi zagrożenia dla płynności finansowej powoda i umożliwi realizację ustawowych funkcji kary.

Mając na uwadze przedstawione okoliczności, zdaniem Sądu uznać należało, iż przedstawione w odwołaniu zarzuty naruszenia wymienionych przepisów ustawy o transporcie kolejowym i braku podstaw do nałożenia na (...) kary pieniężnej, której wysokość nie była w odwołaniu kwestionowana, nie zasługiwały na uwzględnienie.

Dokonując oceny zarzutu naruszenia przepisów postępowania administracyjnego wskazać należało, iż zgodnie z utrwalonym w tej kwestii w orzecznictwie stanowiskiem Sądu Najwyższego (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 1991 roku sygn. akt III CRN 120/91 OSNC 1992 Nr 5, poz. 87; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7

października 1998 roku sygn. akt I CKN 265/98 OSP 2000 Nr 5 poz. 68; postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 sierpnia 1999 roku sygn. akt 351/99 OSNC 2000 Nr 3 poz. 47; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2001 roku sygn. akt I CKN 1036/98 LEX Nr 52708; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 września 2005 roku, sygn. akt III SZP 2/05 OSNP 2006/19-20/312), w postępowaniu przed sądem ochrony konkurencji i konsumentów (SOKiK), z uwagi na specyficzny charakter tego postępowania, zarzuty dotyczące niewyjaśnienia wszystkich okoliczności sprawy nie mogą stanowić podstawy do uchylenia zaskarżonej decyzji.

Rozpoznając sprawę na skutek wniesienia odwołania od decyzji Prezesa danego Urzędu Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów nie może ograniczyć się jedynie do sprawdzenia prawidłowości postępowania administracyjnego, poprzedzającego wydanie tej decyzji. Celem tego postępowania nie jest kontrola postępowania administracyjnego, ale merytoryczne rozstrzygnięcie sprawy, której przedmiotem jest spór między stronami powstający dopiero po wydaniu decyzji przez Prezesa Urzędu. Postępowanie przed SOKiK jest postępowaniem kontradiktoryjnym, w którym uwzględnia się materiał dowodowy zebrany w postępowaniu administracyjnym, co nie pozbawia jednak stron możliwości zgłoszenia nowych twierdzeń faktycznych i nowych dowodów. Nawet jeżeli w postępowaniu administracyjnym doszło do uchybień proceduralnych to, o ile nie spełniają określonych w art. 156 kpa przesłanek nieważności zaskarżonej decyzji, nie mogą prowadzić do jej uchylenia. Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zobowiązany jest bowiem do wszechstronnego zbadania wszystkich istotnych okoliczności sprawy, przy uwzględnieniu zasad rozkładu ciężaru dowodu i obowiązków stron w postępowaniu dowodowym. Wobec tego zarzuty powoda, dotyczące uchybień zaistniałych w postępowaniu administracyjnym również nie zasługiwały na uwzględnienie.

Mając na uwadze przedstawione okoliczności Sąd Okręgowy, wobec braku podstaw do uwzględnienia, oddalił odwołanie na zasadzie art. 479⁷⁵ §1 k.p.c. jako bezzasadne.

O kosztach zastępstwa procesowego orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c. stosownie do wyniku sporu.

SSO Witold Rękosiewicz.