

Jakub Brzeski, aplikant adwokacki
Przemysław Wierzbicki, adwokat
Prawnicy z Kancelarii „Wierzbicki Adwokaci i Radcowie Prawni” Sp.k.

DECYZJE PREZESA UTK OGRANICZAJĄCE RUCH KOLEJOWY NA BOCZNICACH

Fot.: Jacek Goździewicz

Występująca dotychczas praktyka Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) w zakresie decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego na bocznicach, w treści których brakuje jakiegokolwiek doprecyzowania, w jakim zakresie i jakiego rodzaju ograniczenia wprowadza Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, naraża użytkowników bocznic kolejowych na ryzyko prawne i brak pewności, w jaki sposób powinni się zachować, aby nie narazić się na obciążenie dotkliwymi karami finansowymi.

Wskazana byłaby zatem bądź ingerencja ustawodawcy i zmiana ustawy o transporcie kolejowym w tym zakresie, bądź też konsekwentna zmiana praktyki orzeczniczej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Użytkownik bocznic kolejowych ma szereg obowiązków

Na użytkownika bocznic kolejowych spoczywa szereg obowiązków związanych z eksploatacją bocznic. W szczególności użytkownik bocznic jest obowiązany spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych, a także ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska w obrębie bocznic.

Aby na bocznicach kolejowych mógł być prowadzony ruch kolejowy, użytkownik bocznic powinien uzyskać świadectwo bezpieczeństwa dla danej bocznic. Jest to dokument wydawany na wniosek użytkownika bocznic przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych. Użytkownik bocznic kolejowych eksploatujący bocznicę bez uzyskania świadectwa bezpieczeństwa podlega karze pieniężnej w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym.

Uprawnienia kontrolne Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest uprawniony do kontroli spełniania przez użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a także do nadzoru nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją bocznic kolejowych.

W razie stwierdzenia w toku kontroli zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w drodze decyzji wstrzymuje ruch kolejowy na bocznicach lub wprowadza ograniczenia ruchu kolejowego na bocznicach. Wskazane wyżej decyzje podlegają natychmiastowej wykonalności, a zatem ich adresat obowiązany jest zastosować się do ich treści niezależnie od tego, czy decyzja jest prawomocna, czy też nie. W przypadku zwłoki w wykonaniu decyzji wstrzymującej ruch kolejowy lub wprowadzającej ogra-

niczenia ruchu kolejowego na bocznicę Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może nałożyć na użytkownika bocznicę karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość do 5000 euro za każdy dzień zwłoki w wykonaniu decyzji. Karę pieniężną nakłada się, licząc od daty wskazanej w decyzji nakładającej karę.

Wypada zauważyć, że o ile w przypadku wydania decyzji całkowicie wstrzymującej ruch kolejowy na bocznicę sytuacja adresata decyzji jest jasna i klarowna, tzn. użytkownik bocznicę powinien całkowicie wstrzymać ruch kolejowy na bocznicę pod groźbą narażenia się na dotkliwą karę pieniężną, o tyle w przypadku wydania decyzji ograniczającej ruch kolejowy na bocznicę oczekiwany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego sposób zachowania się przez użytkownika bocznicę nie jest zazwyczaj jasny. Ustawa o transporcie kolejowym nie wskazuje, że decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego powinna precyzować, jakiego rodzaju ograniczenia ruchu zostały wprowadzone, ani też sama nie określa, jakiego rodzaju ograniczenia ruchu mogą zostać nałożone. Brak jest w ustawie katalogu ograniczeń, które mogą zostać nałożone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Katalog taki mógłby określać, że chodzi np. o możliwość ograniczenia dopuszczalnej prędkości pociągów poruszających się po bocznicę poprzez określenie maksymalnej dopuszczalnej prędkości, ograniczenie częstotliwości przejazdu pociągów na danej bocznicę, ograniczenie dopuszczalnego nacisku osi na tor czy też wstrzymanie ruchu dla określonych typów pojazdów.

Niepewność po stronie użytkowników bocznic kolejowych

W związku z powyższym, w świetle ustawy o transporcie kolejowym dopuszczalne jest wydanie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzji wprowadzającej ograniczenia ruchu kolejowego na bocznicę, w treści której brak jest jakiegokolwiek doprecyzowania, w jakim zakresie i jakiego rodzaju ograniczenia wprowadza Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. W praktyce Prezes Urzędu Transportu Kolejowego co do zasady w istocie nie precyzuje, w jaki sposób adresat decyzji powinien ograniczyć ruch kolejowy. Taka decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wprowadza nakaz podjęcia (względnie utrzymania lub zaniechania) przez użytkownika bocznicę kolejowej pewnych działań, pod rygorem nałożenia sankcji administracyjnej – decyzja nie określa natomiast, o jakie dokładnie działania chodzi. Tymczasem aż do momentu ustania przyczyny wydania decyzji użytkownik bocznicę kolejowej jest zobligowany do utrzymywania ograniczeń eksploatacyjnych. To na użytkownika bocznicę kolejowej ciąży obowiązek dokonania wyboru środków w celu zminimalizowania stanu zagrożenia bezpieczeństwa na bocznicę. Użytkownik bocznicę kolejowej nie dysponuje przy tym

jakimikolwiek przesłankami pozwalającymi mieć pewność, że wybrane przez niego środki zostaną uznane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego za wystarczające do zminimalizowania stanu zagrożenia bezpieczeństwa na bocznicę – a w konsekwencji – że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nie uzna, że użytkownik bocznicę nie zastosował się do decyzji wprowadzającego ograniczenia ruchu kolejowego (co z kolei może skutkować nałożeniem na użytkownika bocznicę dotkliwej kary pieniężnej).

W związku z powyższym użytkownik bocznicę kolejowej, będący adresatem decyzji ograniczającej ruch kolejowy na bocznicę, może pozostawać w stanie niepewności prawnej. Z jednej strony ruch kolejowy na bocznicę nie został przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego całkowicie wstrzymany, z drugiej strony nie wiadomo, w jakim zakresie prowadzenie ruchu może być uznane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego za dopuszczalne. Użytkownik bocznicę kolejowej będący adresatem takiej decyzji może ponieść bardzo surowe konsekwencje finansowe (kara pieniężna do 5000 euro za każdy dzień zwłoki w wykonaniu decyzji) za zachowanie się niezgodne z wzorcem, który nigdy nie został sprecyzowany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W takiej sytuacji, nie znając zakresu ograniczenia ruchu kolejowego na bocznicę, użytkownik bocznicę kolejowej powinien (w ewentualnym najbardziej skrajnym przypadku) z ostrożności wstrzymać się od prowadzenia jakiegokolwiek ruchu kolejowego na bocznicę. Niemniej jednak przyjęcie takiego rozwiązania może stać się przyczyną poniesienia przez użytkownika bocznicę poważnych strat gospodarczych, w związku ze znaczącym utrudnieniem lub faktycznym całkowitym zawieszeniem możliwości dalszego prowadzenia działalności gospodarczej, której bocznicę kolejowa służy. Wydaje się, że tak daleko idąca ingerencja w sytuację użytkownika bocznicę kolejowej nie była intencją ustawodawcy, który, jak należy zakładać, kierował się racjonalnymi przesłankami, wprowadzając instytucję decyzji ograniczającej ruch kolejowy na bocznicę jako instrument nadzoru o charakterze mniej restrykcyjnym niż decyzja całkowicie wstrzymująca ruch na bocznicę.

De lege ferenda uzasadniony wydaje się wniosek o potrzebie zmiany ustawy o transporcie kolejowym poprzez wprowadzenie wymogów odnośnie do treści decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wprowadzającej ograniczenia ruchu pociągów w zakresie precyzyjnego określenia tych ograniczeń. Innym rozwiązaniem, które, jak się wydaje, nie będzie stało w sprzeczności z ustawą o transporcie kolejowym, byłoby przyjęcie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jednolitej praktyki każdorazowego precyzyjnego określania ograniczeń w wydawanych przez siebie decyzjach wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego. □