



Sygn. akt I NSK 75/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 stycznia 2020 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Ewa Stefańska (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Marcin Łochowski

SSN Adam Redzik

Protokolant Iwona Kotowska

w sprawie z powództwa P. S.A. w W.
przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego
o nałożenie kary pieniężnej,
po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Kontroli Nadzwyczajnej i Spraw Publicznych w
dniu 22 stycznia 2020 r.
skargi kasacyjnej powoda od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...) z dnia 11 października 2017 r., sygn. akt VII ACa (...)

- 1. oddala skargę kasacyjną;**
- 2. zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 540 zł (pięćset czterdzieści złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu kasacyjnym.**

UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 30 grudnia 2014 r. nr (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, na podstawie art. 104 § 1 k.p.a., art. 10 ust. 1 pkt 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 8, art. 14 ust. 4 oraz art. 66 ust. 1 pkt 2 lit. c w związku z art. 28g, art. 66 ust. 2 i

2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. 2013, poz. 1594 ze zm., zwanej dalej: utk lub ustawą) nałożył na P. S.A. w W. karę pieniężną w wysokości 26.345,50 zł za naruszenie art. 28g utk poprzez niezgłoszenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej: Komisji) incydentu zaistniałego w dniu 4 października 2013 r., polegającego na rozerwaniu się pociągu T. nr (...) na stacji Ż..

W uzasadnieniu decyzji Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wskazał, że w wyniku kontroli ujawniono, że w dniu 4 października 2013 r. podczas ruszania pociągu na stacji Ż., na skutek silnego szarpnięcia lokomotywy nastąpiło rozerwanie pociągu, tj. zerwanie sprzęgu śrubowego ostatniego wagonu. Przyczyną zdarzenia była magnetyzacja bez obecności zewnętrznego pola magnetycznego zwory i rdzenia zaworu elektropneumatycznego ZPM przełącznika pomocniczego układu przełączenia typu PCC-24-M lokomotywy. Wytwarzanie przez namagnesowaną zworę i rdzeń cewki pola magnetycznego zdolnego do oddziaływania na otoczenie skutkowało uruchomieniem przepływu sprężonego powietrza do napędu przełącznika pomocniczego i zamykanie wszystkich styków styczników oporowych od pierwszej pozycji nastawnika jazdy.

W toku postępowania administracyjnego powód P. S.A. w W. wyjaśnił, że w dniu 4 października 2013 r. około godziny 7:00 dyżurny ruchu stacji Ż. po odjeździe i ponownym zatrzymaniu pociągu otrzymał od maszynisty informację o spadku ciśnienia w przewodzie głównym i oddelegowaniu kierownika pociągu do ustalenia przyczyny tego zajścia. Około godziny 7:30 kierownik pociągu poinformował, że miały miejsce: rozerwanie ostatniego wagonu, połączenie składu, wykonanie próby hamulca i podanie sygnału „gotów do odjazdu”. Pociąg odjechał około godziny 7:35. Ponieważ wszystkie niezbędne czynności zostały wykonane przez przewoźnika samodzielnie i brak było na miejscu śladów zdarzenia - zdaniem powoda - niemożliwe było powołanie komisji przez Zakład Linii Kolejowej w W.. Ponadto, dyżurny ruchu powiadomił o spornym zdarzeniu dyspozytora zakładowego Zakładu Linii Kolejowych w W. oraz dyspozytora liniowego (...) S.A. w W.. Według powoda, opisane zdarzenie stanowiło trudność eksploatacyjną, skoro nie powodowało negatywnych konsekwencji dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska. Nie będąc poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem, zdarzenie to nie

podlegało zgłoszeniu Komisji. Jeżeli jednak podlegałoby zgłoszeniu, to obowiązek taki obciążałby przewoźnika, który dysponował pełną wiedzą o zdarzeniu, a nie powoda jako zarządcę infrastruktury.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nie podzielił stanowiska powoda. Zdaniem organu regulacyjnego, zaistniałe zdarzenie spełniało przesłanki incydentu, o którym mowa w art. 4 pkt 47 utk, albowiem nie było poważnym wypadkiem ani wypadkiem. Zgodnie z § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz.U. 2007, nr 89, poz. 593, zwanego dalej: rozporządzeniem z 2007 r.), obowiązek zgłoszenia incydentu Komisji spoczywał na zarządcy infrastruktury właściwym dla miejsca zdarzenia. Obowiązku tego nie uchylał fakt braku znajomości przez zarządcę wszystkich szczegółów zdarzenia. Według Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, sporne zdarzenie było związane z ruchem kolejowym i miało wpływ na jego bezpieczeństwo. Biorąc pod uwagę możliwość przebywania pasażerów na pomoście między wagonami, wskazał, że zdarzenie to miało istotny wpływ na bezpieczeństwo. Przejście między wagonami nie jest bowiem zabezpieczone w żaden dodatkowy sposób na wypadek rozerwania pociągu. Istnieje wówczas realne zagrożenie upadku pasażera z wysokości około 1,2 m na nierówną powierzchnię torowiska, jak również najechania na pasażera przez wagon. Pasażerowie nie są w żaden sposób informowani o zagrożeniach, na jakie są narażeni w trakcie przechodzenia między wagonami. Dochodzi do tego kwestia dynamiki samego rozerwania (szarpnięcia). W trakcie ruszania pociągu większość siły napędowej lokomotywy przekazywana jest za pomocą urządzeń ciąglowych na cały skład pociągu, w wyniku czego sprzęgi są poddawane największym obciążeniom. Z tych przyczyn Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zakwestionował prezentowaną przez powoda kwalifikację przedmiotowego zdarzenia jako trudności eksploatacyjnej.

Od powyższej decyzji powód P. S.A. w W. wniósł odwołanie, zaskarżając ją w całości. W odwołaniu powód zakwestionował trafność zakwalifikowania spornego zdarzenia jako incydentu w rozumieniu art. 4 pkt 47 utk, a w konsekwencji nałożenia na niego kary pieniężnej w związku z niezgłoszeniem spornego zdarzenia Komisji na podstawie art. 28g utk. W jego ocenie, sama możliwość

przebywania pasażerów w chwili zdarzenia na pomoście między wagonami, co mogło doprowadzić do upadku pasażera i ewentualnie najechania przez wagon (lecz nie miało miejsca), nie jest okolicznością wykazującą wpływ zdarzenia na bezpieczeństwo ruchu pociągów, co stanowi niezbędną przesłankę uznania zdarzenia za incydent.

Zdaniem powoda, na gruncie art. 5 ust. 5 utk należy rozróżnić pojęcia „bezpieczeństwa ruchu kolejowego” i „bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy”. Tymczasem niezdefiniowane w ustawie pojęcie „bezpieczeństwa ruchu pociągów” trzeba utożsamić z pojęciem „bezpieczeństwa ruchu kolejowego”. Według powoda, tezę tę ma potwierdzać okoliczność, że zawarta w art. 4 pkt 47 utk definicja incydentu stanowi transpozycję art. 3 lit. m dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. UE L 164 z 30 kwietnia 2004 r.), którego brzmienie w języku angielskim przemawia za taką wykładnią. Powód twierdził, że powyższa wykładnia art. 4 pkt 47 utk koresponduje z definicją „trudności eksploatacyjnej” zawartej w § 2 pkt 6 „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8”, zgodnie z którą trudność eksploatacyjna to wydarzenie kolejowe nie będące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem, powodujące utrudnienia, np. przerwę lub ograniczenie w prowadzeniu ruchu kolejowego, nie mające związku z jego bezpieczeństwem. Trudność eksploatacyjna powoduje jedynie utrudnienia ruchu kolejowego, a nie narażenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Powód odwołał się również do załącznika nr 6 pkt II do rozporządzenia z 2007 r., który zawiera kwalifikacje przyczyn incydentu oraz ich kategorie. Wskazał, że wymienione tam zdarzenia stanowią zagrożenie w systemie kolei, na określonej jego linii, zarówno dla danego pojazdu kolejowego, jak i innych uczestników systemu. W celu zakwalifikowania danego zdarzenia jako incydentu konieczne jest więc stwierdzenie jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu pociągów, rozumianego jako zagrożenie dla

prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych, a nie wystąpienie jakiegokolwiek rodzaju ryzyka.

Według powoda, przedmiotowe zdarzenie nie miało wpływu na bezpieczeństwo ruchu pociągów, ponieważ nie nastąpiło przemieszczenie się odłączonego wagonu (nie pozwalało na to ukształtowanie terenu), pociąg znajdował się przy krawędzi peronowej, odległość między rozerwanymi wagonami nie przekraczała 5 m, prędkość pociągu w trakcie próby odjazdu ze stacji była minimalna, urządzenia łączności przewodowej i radiowej były sprawne, a dyżurny ruchu stacji Ż. został zawiadomiony o zdarzeniu, w wyniku czego zamknął tor, nie dopuszczając do narażenia bezpieczeństwa ruchu. Natomiast możliwość upadku pasażera można zakwalifikować jako mające wpływ na bezpieczeństwo przewozu osób, przy czym jedynie w sposób hipotetyczny, skoro żaden pasażer nie został poszkodowany. Powód podniósł również, że o zdarzeniu zawiadomił SMS-em Przewodniczącego Komisji, który nie zakwestionował ani formy zawiadomienia, ani kwalifikacji zdarzenia jako trudności eksploatacyjnej.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wnosił o oddalenie odwołania, kwestionując argumentację powoda. Podniósł, że wobec użycia przez ustawodawcę w art. 5 ust. 5 utk spójnika „lub”, to samo zdarzenie może stanowić jednocześnie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwa przewozu podróżnych. Porównując definicje wypadku i incydentu, wskazał, że w przypadku incydentu nie jest wymagane wystąpienie negatywnych konsekwencji dla zdrowia, mienia lub środowiska, a jedynie wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów. Stwierdził, że skoro rozerwanie pociągu może być wypadkiem w rozumieniu przepisów rozporządzenia z 2007 r., to może zostać zakwalifikowane również jako incydent. Pozwany wskazał, że sporne zdarzenie spowodowało nieprzewidzianą przerwę w jeździe pociągu, a tym samym wpłynęło na ruch pociągów, zamknięcie toru i opóźnienie innych pociągów. Wyjaśnił, że sposób postępowania w sytuacji rozerwania pociągu, w dacie wydania zaskarżonej decyzji był regulowany w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 2005, nr 172, poz. 1444). Natomiast wysłanie przez powoda SMS-a do Przewodniczącego Komisji nie stanowiło wypełnienia obowiązku prawnego,

albowiem nie odpowiadało formie przewidzianej w przepisach rozporządzenia z 2007 r.

Wyrokiem z dnia 24 marca 2016 r. Sąd Okręgowy w W. - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie.

Z ustaleń Sądu Okręgowego wynika, że w grudniu 2013 r. w P. S.A. w W. przeprowadzono kontrolę zgodności działania spółki z przepisami prawa krajowego dotyczącymi bezpieczeństwa transportu kolejowego. W toku kontroli stwierdzono, że w dniu 4 października 2013 r. podczas ruszania pociągu nr (...) na stacji Ż., na skutek silnego szarpnięcia lokomotywy, doszło do zerwania sprzęgu śrubowego ostatniego wagonu i rozerwania pociągu. W dniu 3 lutego 2014 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wszczął w stosunku do P. S.A. w W. postępowanie w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie art. 28g utk poprzez niezgłoszenie Komisji ww. zdarzenia kolejowego z 4 października 2013 r., polegającego na rozerwaniu pociągu T.nr (...) na stacji Ż.. Pismem z 11 lutego 2014 r. powód P. S.A. w W. wyjaśnił, że po otrzymaniu wiadomości o rozerwaniu pociągu dyżurny ruchu stacji Ż. powiadomił o tym fakcie dyspozytora zakładowego Z. w W. oraz dyspozytora liniowego. Dyspozytor zakładowy Z. w W. powiadomił też o zaistniałej sytuacji przedstawiciela przewoźnika - dyspozytora zakładowego P. S.A. w W..

Dokonując oceny prawnej zaskarżonej decyzji, Sąd pierwszej instancji odwołał się do wykładni art. 4 pkt 47 utk, zawierającego definicję legalną pojęcia incydentu. Sąd Okręgowy uznał, że skoro przedmiotowe zdarzenie związane było z ruchem pociągu pasażerskiego, a naczelną wartością chronioną przy przewozach pasażerskich jest zdrowie i życie pasażerów, każde zdarzenie stwarzające zagrożenie bezpieczeństwa przewozu osób w ruchu kolejowym jest jednocześnie zagrożeniem dla ruchu pociągów. Sąd Okręgowy zakwestionował stanowisko powoda, że bezpieczeństwo przewozu osób nie wiąże się z bezpieczeństwem ruchu pociągów. Skoro rozerwanie pociągu stwarzało możliwość zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów, czego powód nie kwestionował w odwołaniu, uznać należało, iż jednocześnie zdarzenie to, w szerszym pojęciu, stanowiło zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów. Spełniało więc przesłanki incydentu w rozumieniu art. 4 pkt 47 utk. Sąd Okręgowy wskazał, że w załączniku nr 6 do rozporządzenia

z 2007 r., jako wypadek kwalifikowane jest zdarzenie, polegające na rozerwaniu się pociągu, a zdarzenie związane z ruchem pojazdu kolejowego nie powodujące ofiar w ludziach zostało zakwalifikowane jako incydent. Nie miał tym samym wątpliwości, że przedmiotowe zdarzenie należało zakwalifikować jako incydent, co obligowało powoda do zgłoszenia go na piśmie Przewodniczącemu Komisji, zgodnie z art. 28g utk, w sposób określony w § 5 ust. 1 rozporządzenia z 2007 r. Zwrócił przy tym uwagę, że powiadomienie Przewodniczącego Komisji o spornym zdarzeniu poprzez wysłanie wiadomości tekstowej SMS nie mogło być uznane za realizację ww. ustawowego obowiązku informacyjnego. W ocenie Sądu pierwszej instancji, wobec stwierdzenia, że powód jako zarządca infrastruktury nie wykonał omawianego obowiązku, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 2c utk, był zobligowany do nałożenia na powoda kary pieniężnej.

Od powyższego wyroku powód P. S.A. w W. wniósł apelację, zaskarżając go w całości. Orzeczeniu temu zarzucił naruszenie: (1) art. 4 pkt 47 utk poprzez nieprawidłową wykładnię i przyjęcie, że każde zdarzenie stwarzające zagrożenie bezpieczeństwa przewozu osób w ruchu kolejowym jest jednocześnie zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu pociągów, a tym samym ewentualne narażenie bezpieczeństwa pasażerów stanowi przesłankę pozwalającą zakwalifikować dane zdarzenie jako „incydent” w rozumieniu ustawy; (2) art. 66 ust. 1 pkt 2c utk w związku z art. 28g i art. 4 pkt 47 utk poprzez ich zastosowanie, podczas gdy norma sankcjonowana, określająca obowiązek zgłoszenia incydentu do Komisji, jest na tyle nieprecyzyjna, że jej ewentualne naruszenie nie powinno skutkować nałożeniem sankcji administracyjnej; (3) art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie dowolnej oceny materiału dowodowego; (4) art. 479⁷⁵ § 2 k.p.c. poprzez uznanie, że zarzuty dotyczące nieprawidłowości postępowania administracyjnego skutkującego niewyjaśnieniem wszystkich okoliczności sprawy przez organ nie mogą stanowić podstawy do uchylenia zaskarżonej decyzji; (5) art. 328 § 2 k.p.c. poprzez odstępianie od wyjaśnienia podstawy prawnej wyroku.

Wyrokiem z dnia 11 października 2017 r. Sąd Apelacyjny w (...) zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że obniżył nałożoną na powoda karę pieniężną do kwoty 20.000 zł, oddalając odwołanie w pozostałym zakresie i oddalając apelację w pozostałej części.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego apelacja zasługiwała na uwzględnienie jedynie w zakresie wysokości nałożonej kary. Sąd odwoławczy podzielił ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd pierwszej instancji i przyjął je za własne. Zwrócił przy tym uwagę, że w przedmiotowej sprawie osią sporu stron jest wykładnia pojęcia incydentu, którego definicja zawarta jest w art. 4 pkt 47 utk. Analizując wzajemną relację wskazanych w art. 5 ust. 5 utk pojęć „bezpieczeństwa ruchu kolejowego” i „bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy” Sąd Apelacyjny wskazał, że pojęcia te częściowo się pokrywają. Zanegował tym samym pogląd powoda o rozłączności tych pojęć. Według Sądu drugiej instancji, z uwagi na zasadność szerokiego sposobu ujmowania pojęcia wpływu na bezpieczeństwo, nie ma podstaw do kwestionowania zasadności zakwalifikowania przedmiotowego zdarzenia jako incydentu w rozumieniu art. 4 pkt 47 utk. Przyjęcie poglądu powoda godziłoby też w realizację przez Komisję celów, których osiągnięciu ma służyć analizowany obowiązek informacyjny. Sąd Apelacyjny zwrócił przy tym uwagę, że decyzje o podjęciu postępowania w sprawie poszczególnych wypadków lub incydentów podejmuje Przewodniczący Komisji, przy uwzględnieniu tego, czy zgłoszony wypadek lub incydent odnosi się do sytemu jako całości.

Według Sądu Apelacyjnego, o obowiązku zgłoszenia danego zdarzenia Komisji nie może przesądzać okoliczność, czy w rezultacie zdarzenia wystąpiły negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska, albowiem wówczas Komisja nie dysponowałaby informacjami pozwalającymi na ustalenie, czy zdarzenia stanowią serię. Z punktu widzenia identyfikacji zagrożeń, którym przeciwdziałać ma działalność Komisji, to, czy w wyniku danego zdarzenia wystąpiły negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska, ma niekiedy drugorzędne znaczenie. Zdaniem Sądu odwoławczego, 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 było incydentem w rozumieniu art. 4 pkt 47 utk. W konsekwencji, Sąd Apelacyjny przyjął, że przedmiotowe zdarzenie miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów. Zwrócił przy tym uwagę, że wywód apelującego na temat treści załącznika 6 do rozporządzenia z 2007 r. nie

zawiera argumentów, wskazujących, iż stanowisko, na którym opiera się zaskarżona decyzja, jest błędne.

Jako nietrafne Sąd odwoławczy uznał również argumenty powoda wskazujące na brak podstaw do nałożenia kary wobec istnienia usprawiedliwionych wątpliwości interpretacyjnych dotyczących relewantnych unormowań. Zdaniem Sądu Apelacyjnego, zakres trudności interpretacyjnych, przed którymi stanął powód w niniejszej sprawie, nie uzasadnia stwierdzenia, że nałożenie kary w badanym przypadku jest niedopuszczalne. Istniały zatem podstawy do nałożenia na powoda sankcji pieniężnej za naruszenie obowiązku informacyjnego, określonego w art. 28g utk. Sąd odwoławczy 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. Co prawda - według Sądu Apelacyjnego - wysłanie wskazanej wiadomości SMS nie stanowiło realizacji spoczywającego na powodzie obowiązku informacyjnego, niemniej zmniejszyło ryzyko szkód, do których dojść mogło w wyniku dopuszczenia się przez niego wskazanego uchybienia. Powyższe skutkowało obniżeniem nałożonej na powoda kary do kwoty 20.000 zł.

Powód P. S.A. w W. wniósł skargę kasacyjną, zaskarżając ww. wyrok w części oddającej apelację. Zaskarżonemu wyrokowi zarzucił naruszenie prawa materialnego, tj.:

1) art. 4 pkt 47 utk, w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 grudnia 2014 r., poprzez jego błędną wykładnię, polegającą na przyjęciu, że o zaistnieniu incydentu świadczy już samo potencjalne narażenie bezpieczeństwa pasażera, podczas gdy z treści tego przepisu wynika, że jedyną przesłanką do stwierdzenia incydentu jest zaistnienie zdarzenia związanego z ruchem pociągów i mającego wpływ na jego bezpieczeństwo, co ma o tyle istotne znaczenie, gdyż nie każde potencjalne narażenie bezpieczeństwa pasażera jest jednoznaczne z wpływem na bezpieczeństwo ruchu pociągów;

2) art. 2 Konstytucji RP w związku z art. 28g i art. 66 ust. 1 pkt 2c utk, w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 grudnia 2014 r., poprzez ich niewłaściwe zastosowanie, polegające na nałożeniu kary pieniężnej, podczas gdy:

(i) nie ustalono, aby przedmiotowe zdarzenie miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, a tym samym zdarzenie to nie stanowiło incydentu, do którego zgłoszenia obowiązana była spółka, oraz (ii) powód dokonując kwalifikacji przedmiotowego zdarzenia działał w oparciu o przesłanki przewidziane wprost w przepisach prawa, a przesłanka przesądzająca w ocenie sądu o kwalifikacji zdarzenia i nałożeniu kary pieniężnej nie została wyrażona wprost w definicji legalnej incydentu. Skarżący wniósł o uchylenie wyroku w zaskarżonej części i jego zmianę poprzez uchylenie zaskarżonej decyzji.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wniósł o oddalenie skargi kasacyjnej powoda oraz zwrot kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu kasacyjnym.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna powoda nie zasługuje na uwzględnienie.

Nietrafny jest zarzut naruszenia art. 4 pkt 47 utk, w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 grudnia 2014 r., poprzez jego błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że o zaistnieniu incydentu świadczy już samo potencjalne narażenie bezpieczeństwa pasażera, podczas gdy z treści tego przepisu wynika, że jedyną przesłanką do stwierdzenia incydentu jest zaistnienie zdarzenia związanego z ruchem pociągów i mającego wpływ na jego bezpieczeństwo. Zarzut ten odnosi się do zarzutów uprzednio podniesionych przez powoda w odwołaniu i w apelacji, stanowiąc w istocie polemikę z prawidłowym stanowiskiem Sądu Apelacyjnego.

Według art. 28g utk (w brzmieniu obowiązującym w dacie wydania decyzji) zarządcy i przewoźnicy kolejowi byli obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Zgodnie z art. 28a ust. 1 utk, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Stosownie do treści art. 66 ust. 1 pkt 2c utk (w brzmieniu obowiązującym w dacie wydania decyzji) zarządca lub przewoźnik kolejowy, który nie zgłosił Komisji o zaistniałym poważnym wypadku lub incydencie, wbrew obowiązкови, o którym mowa w art. 28g utk, podlegał karze pieniężnej.

Definicje legalne wypadku, poważnego wypadku oraz incydentu są zawarte odpowiednio w przepisach art. 4 pkt 45, 46 i 47 utk. Zgodnie z art. 4 pkt 45 utk, 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: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego. Stosownie do treści art. 4 pkt 46 utk, 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 regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem. Natomiast w art. 4 pkt 47 utk, w brzmieniu obowiązującym na dzień 30 grudnia 2014 r., incydent został zdefiniowany jako każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

W świetle przytoczonej definicji incydentu, przy interpretacji tego pojęcia na gruncie art. 4 pkt 47 utk (według stanu prawnego obowiązującego w dacie wydania zaskarżonej decyzji) kluczowe znaczenie ma wykładnia zwrotu „zdarzenie związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo”. Ponieważ ustawodawca nie zdefiniował tego pojęcia, niezbędne jest dokonanie jego interpretacji w drodze reguł wykładni. W procesie rekonstrukcji treści normy prawnej podstawowe znaczenie przypisuje się wykładni językowej, polegającej na nadaniu przepisom prawa sensu wynikającego z ich dosłownego brzmienia. Dopiero w sytuacji, gdy wykładnia literalna okaże się niewystarczająca (nie da jednoznacznego rezultatu), znaczenia przepisów prawa należy poszukiwać w oparciu o dyrektywy interpretacyjne wykładni systemowej i celowościowej w obrębie danej dziedziny prawa.

Wynik wykładni językowej pojęcia użytego w przepisie art. 4 pkt 47 utk przemawia za przyjęciem szerokiego kierunku interpretacyjnego i uznaniem - jak uczynił to Sąd Apelacyjny - że zakres przedmiotowy tego pojęcia obejmuje wszystkie zdarzenia, które pozostają w związku z ruchem pociągów i zarazem mają

wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Za taką wykładnią art. 4 pkt 47 utk przemawia *stricte* językowa analiza omawianego przepisu. Niesłusznie zatem skarżący - odwołując się do reguł wykładni językowej - zawęża użyte przez ustawodawcę pojęcie „zdarzenia związanego z ruchem pociągów i mającego wpływ na jego bezpieczeństwo” do wykreowanego przez siebie pojęcia „zdarzenia wpływającego na bezpieczeństwo ruchu pociągów”.

Nie znajduje również racjonalnego uzasadnienia stanowisko powoda co do wzajemnej relacji pomiędzy zakresami znaczeniowymi pojęć „bezpieczeństwa ruchu kolejowego” i „bezpieczeństwa pasażerów”. Według powoda, wykładnia art. 5 ust. 5 utk (regulującego obowiązek spoczywający na zarządcy, polegający na podjęciu działań likwidujących w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy) wskazuje na istnienie dwóch odrębnych dóbr podlegających ochronie w postaci „bezpieczeństwa ruchu kolejowego” i „bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy”. Zdaniem Sądu Najwyższego, trafnie jednak Sąd Apelacyjny uznał, że zakresy przedmiotowe analizowanych pojęć („bezpieczeństwa ruchu kolejowego” i „bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy”) nie są rozłączne, lecz częściowo się pokrywają (o czym świadczy już choćby samo użycie w art. 5 ust. 5 utk spójnika „lub”). Z logicznego punktu widzenia nie można bowiem wykluczyć sytuacji, że zdarzenie stwarzające zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego równocześnie będzie zagrażać bezpieczeństwu przewozu osób i odwrotnie.

Nie można również pominąć, że ustawodawca przy definiowaniu „incydentu”, nie poczynił odesłania do ww. pojęć „bezpieczeństwa ruchu kolejowego” i „bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy”, lecz posłużył się swoistym zwrotem „zdarzenia związanego z ruchem pociągów i mającego wpływ na jego bezpieczeństwo”. Przemawia to za uznaniem, że pojęcie „zdarzenia związanego z ruchem pociągów i mającego wpływ na jego bezpieczeństwo” ma na gruncie ustawy o transporcie kolejowym charakter autonomiczny i nie jest tożsame normatywnie z żadnym z powyższych zwrotów, użytych w art. 5 ust. 5 utk (co przyznaje skarżący w skardze kasacyjnej). Wobec uzyskania jednoznacznego efektu wykładni spornego pojęcia „zdarzenia związanego z ruchem pociągów i mającego wpływ na jego bezpieczeństwo” za pomocą reguł wykładni językowej,

zgodnie z zasadą *clara non sunt interpretanda* zbędnym jest odwoływanie się przy jego interpretacji do metod wykładni pozajęzykowej.

W konsekwencji, w ocenie Sądu Najwyższego, nie budzi wątpliwości, że zdarzenie opisane w zaskarżonej decyzji spełnia przesłanki określone w definicji ustawowej „incydentu” w rozumieniu art. 4 pkt 47 utk. Bez wątpienia zdarzenie polegające na rozerwaniu pociągu na stacji kolejowej pozostawało w związku z jego ruchem, skoro nastąpiło w chwili jego odjazdu ze stacji. Ponadto, miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, skoro przez ponadnormatywny postój na stacji było zdarzeniem nieprzewidzianym, powodującym zakłócenia w ruchu innych pociągów, a przede wszystkim, wymagającym podjęcia interwencji w celu zapobieżenia wjechaniu innych pociągów na zajęty tor. Nie budzi również wątpliwości, że sporne zdarzenie miało wpływ na bezpieczeństwo pasażerów, które to zagrożenie pozostawało w związku z ruchem pociągu, skoro pasażerom groziło niebezpieczeństwo upadku na torowisko przy przechodzeniu do innego wagonu.

Zdaniem Sądu Najwyższego, na przedstawioną wyżej ocenę prawną spornego zdarzenia, polegającego na rozerwaniu się pociągu, jako incydentu, nie może mieć wpływu późniejsza nowelizacja przepisu art. 4 pkt 47 utk, dokonana ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2016, poz. 1923), w wyniku której zmodyfikowano zakres definicji incydentu poprzez doprecyzowanie, że zdarzenie ma mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Podkreślić należy, że według podstawowych zasad międzyczasowego prawa cywilnego zdarzenie prawne należy oceniać na podstawie stanu prawnego, który obowiązywał w chwili, kiedy zdarzenie to miało miejsce. Powołana wyżej nowelizacja art. 4 pkt 47 utk dotyczącego definicji incydentu, miała miejsce już po opisanym w zaskarżonej decyzji spornym zdarzeniu, a nawet po wydaniu samej decyzji. Wobec tego zmiana stanu prawnego nie może w tym przypadku mieć znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy.

Nie można również zgodzić się z argumentem powoda, że sporne zdarzenie mogłoby zostać uznane za incydent dopiero w stanie prawnym obowiązującym od 19 marca 2016 r., to jest dopiero po wejściu w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych

wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016, poz. 369). Co prawda trafnie wskazuje powód, że dopiero na mocy ww. rozporządzenia, w załączniku nr 5, dodano (wprost) nową (nieprzewidzianą przez przepisy obowiązującego w dacie spornego zdarzenia rozporządzenia z 2007 r.) potencjalną przyczynę incydentu, polegającą na „rozerwaniu się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów” (pkt 26 tabeli). Nie oznacza to jednak, że na gruncie stanu prawnego obowiązującego w chwili, kiedy doszło do spornego zdarzenia, nie było podstawy normatywnej do zakwalifikowania tego zdarzenia jako incydentu. Jak zauważył pozwany w odpowiedzi na skargę kasacyjną, w pozycji 37 załącznika nr 6 ww. rozporządzenia z 2007 r., zatytułowanego „Kwalifikacja przyczyn poważnego wypadku/wypadku oraz ich kategorii”, ujęta została definicja wypadku i poważnego wypadku. Zgodnie z tą regulacją przez wypadek lub poważny wypadek należało rozumieć „rozerwanie się pociągu, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów”. W niniejszej sprawie, z racji przebiegu spornego zdarzenia - z uwagi na brak negatywnych konsekwencji dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska - nie było podstaw do jego zakwalifikowania jako wypadku. Nie ulega jednak wątpliwości, że zdarzenie to, polegające na rozerwaniu pociągu na stacji kolejowej, wiązało się z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu pociągów. Zostały zatem spełnione przesłanki do uznania tego zdarzenia za incydent w rozumieniu art. 4 pkt 47 utk.

Niezasadny jest również zarzut naruszenia art. 2 Konstytucji RP w związku z art. 28g i art. 66 ust. 1 pkt 2c utk (w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 grudnia 2014 r.) poprzez ich niewłaściwe zastosowanie, polegające na nałożeniu kary pieniężnej, podczas gdy nie ustalono, aby przedmiotowe zdarzenie miało wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, zaś powód dokonując kwalifikacji przedmiotowego zdarzenia działał w oparciu o przesłanki przewidziane wprost w przepisach prawa. Jak już wyżej wspomniano, prawidłowa wykładnia pojęcia „zdarzenia związanego z ruchem pociągów i mającego wpływ na jego bezpieczeństwo” pozwala na zakwalifikowanie spornego zdarzenia jako incydentu w rozumieniu art. 4 pkt 47 utk, zaś powód - jako podmiot zajmujący się profesjonalnie zarządem infrastrukturą kolejową - powinien być świadomy ciążących na nim obowiązków ustawowych, w tym obowiązku, zdefiniowanego w

art. 28g utk, polegającego na powinności natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji. Wobec niewywiązania się przez powoda w stanie faktycznym sprawy z powyższego obowiązku, istniały podstawy do nałożenia na niego, na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 2c utk, sankcji finansowej. Przy tym, słusznie organ oraz sądy obu instancji uznały, że powiadomienie o spornym zdarzeniu odpowiednich organów poprzez wysłanie wiadomości SMS nie mogło być poczytane za realizację obowiązku określonego w art. 28g utk. Zgodnie bowiem z § 5 ust. 1 rozporządzenia z 2007 r. zgłoszenia takiego należało dokonać w formie pisemnej.

Mając na uwadze powyższe, Sąd Najwyższy, na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. i art. 108 § 1 k.p.c. w związku z art. 398²¹ k.p.c., orzekł jak w sentencji.