

Sygn. akt *XVII AmK 6/18*

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 stycznia 2020 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie, XVII Wydział Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów  
w składzie:

Przewodniczący	<i>Sędzia SO Andrzej Turliński</i>
Protokolant –	sekretarz sądowy Iwona Hutnik

po rozpoznaniu 24 stycznia 2020 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z odwołania (...) *sp. z o.o. w D. (poprzednio: Zakłady (...) M. D. sp.j. w T.)*

przeciwko *Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego*

**o nałożenie kary pieniężnej**

na skutek odwołania (...) *sp. z o.o. w D.* od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 22 grudnia 2017 r. Nr (...)

1. oddala odwołanie;

2. zasądza od (...) *sp. z o.o. w D.* na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 720 zł (siedemset dwadzieścia złotych) z tytułu zwrotu kosztów procesu.

Sędzia SO Andrzej Turliński

Sygn. akt *XVII AmK 6/18*

## UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 22 grudnia 2017 r. Nr (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK, pozwany) na podstawie art. 104 § 1 k.p.a., art. 66 ust. 2aa pkt 1 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2017 r., poz. 2117) dalej utk lub ustawa o transporcie kolejowym, po przeprowadzeniu wszczętego z urzędu, postępowania administracyjnego w sprawie nałożenia kary pieniężnej za zwłokę w wykonaniu decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 14 sierpnia 2014 r. sygn.: (...), w przedmiocie wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego: lokomotywy (...) - (...) o nr fabrycznym (...) - (...), o nr (...) nałożył na Zakłady (...) M. D. sp.j. w T. (powód) - obecnie (...) *sp. z o.o. w D.* karę pieniężną w wysokości 279 902 zł, co stanowi równowartość 67 044 euro – za 906 dni zwłoki w wykonaniu decyzji Prezesa UTK z 14 sierpnia 2014 r. Nr (...) liczonych od dnia 19 sierpnia 2014 r. do dnia 10 lutego 2017 r., co stanowi 74 euro – za każdy dzień zwłoki.

Od ww. decyzji powód wniósł odwołanie zaskarżając ją w całości. Powód wniósł o uchylenie decyzji w całości ewentualnie, gdyby Sąd uznał, iż nie zachodzą przesłanki do uchylenia decyzji wniósł o zmianę decyzji i obniżenie

nałożonej kary pieniężnej za zwłokę w wykonaniu decyzji z dnia 14 sierpnia 2014 r. Nr (...) o wyłączeniu z eksploatacji pojazdu kolejowego – lokomotywy (...) - (...) o numerze fabrycznym (...).

Zaskarżonej decyzji zarzucił naruszenie:

1. art. 66 ust. 2aa pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w związku z art. 105 § 1 w związku z art. 28 k.p.a. poprzez prowadzenie postępowania administracyjnego w przedmiocie nałożenia kary pieniężnej na powoda za niewykonanie decyzji administracyjnej z dnia 14 sierpnia 2014 r. Nr (...) w sytuacji gdy powód w dniu 2 stycznia 2017 r. sprzedał pojazd kolejowy, którego dotyczyła ww. decyzja;
2. art. 66 ust. 2aa pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym poprzez dowolne i nie mając uzasadnienia w rzeczywistym stanie faktycznym sprawy przyjęcie jakoby powód pozostawał 906 dni w zwłoce w wykonaniu decyzji z dnia 14 sierpnia 2014 r. Nr (...) i błędnym przyjęciu, że pojazd kolejowy został wyłączony z eksploatacji dopiero w dniu 10 lutego 2017 r.;
3. art. 66 ust. 2aa pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym poprzez wymierzenie kary pieniężnej z nieprawidłowym i błędnym rozważeniem dyrektyw wymiaru kary w szczególności w postaci „zakresu naruszenia” które miało incydentalny charakter oraz błędne przyjęcie, że nałożona na powoda kara pieniężna uwzględnia możliwości finansowe powoda w sytuacji gdy stanowi 205 zysku osiągniętego za okres 01.01.2017 – 30.11.2017.

Powód wniósł o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z dokumentów dołączonych do odwołania:

- decyzji z dnia 14 sierpnia 2014 r. o wyłączeniu z eksploatacji,
- decyzji z dnia 22 grudnia 2017 r. o nałożeniu kary pieniężnej,
- protokołu z kontroli z dnia 14 kwietnia 2017 r. nr (...)
- umowy sprzedaży z dnia 2 stycznia 2017 r.,
- faktury VAT nr (...) z dnia 21 marca 2017 r.,
- pisma z dnia 6 kwietnia 2017 r. w sprawie prac pociągowych w roku 2016,
- kopii pisma (...) S.A. z dnia 31 października 2017 r.,
- pisma Spółki z dnia 1 grudnia 2017 r.

na okoliczności powołane w piśmie.

Wniósł również o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z przesłuchania świadków:

- a) D. S. na okoliczność wykonania przez powoda decyzji z dnia 14 sierpnia 2014 r. nr (...) i wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego – lokomotywy (...) - (...) o numerze fabrycznym (...) - (...), przebiegi kontroli w przedmiocie wykonania decyzji z dnia 14 sierpnia 2014 r. nr (...), sprzedaży przedmiotowej lokomotywy przez powoda;
- b) R. M. na okoliczność wykonania przez powoda decyzji z dnia 14 sierpnia 2014 r. nr (...) i wyłączeniu z eksploatacji pojazdu kolejowego – lokomotywy (...) - (...) o numerze fabryczny, (...), przebiegu kontroli w przedmiocie wykonania decyzji z dnia 14 sierpnia 2014 r. numer (...), przejazdu i jego charakteru przedmiotową lokomotywą w dniu 10 lutego 2017 r.: możliwości finansowych powoda i jego aktualnej sytuacji finansowej.

Wniósł także o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z przesłuchania strony na okoliczność wykonania przez powoda decyzji z dnia 14 sierpnia 2014 r. numer (...) i wyłączeniu z eksploatacji pojazdu kolejowego – lokomotywy (...) - (...) o numerze fabrycznym (...) - (...), przebiegu kontroli w przedmiocie wykonania decyzji z dnia 14 sierpnia

2014 r. numer (...), sprzedaży przedmiotowej lokomotywy przez powoda, przejazdu i jego charakteru przedmiotową lokomotywą w dniu 10 lutego 2017 r., możliwości finansowych powoda i jego aktualnej sytuacji finansowej.

Powód wniósł także o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania według norm przepisanych.

W odpowiedzi na odwołanie pozwany wniósł o jego oddalenie w całości oraz zasądzenie od powoda na swoją rzecz kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych z uwzględnieniem nakładu pracy radcy prawnego, charakteru i stopnia zawilości sprawy.

Wniósł także o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z dokumentów – poszczególnych pism składających się na akta administracyjne sprawy, przekazanych do Sądu Okręgowego Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów za pismem z 1 marca 2018 r., na okoliczności wskazane w uzasadnieniu odpowiedzi na odwołanie.

Wniósł również o oddalenie wniosków dowodowych powoda o przeprowadzenie dowodów z kserokopii dokumentów załączonych do odwołania, jak też dowodów z przesłuchania strony i świadków wskazanych w odwołaniu.

Zarządzeniem z dnia 12 lutego 2019 r. Przewodniczący zobowiązał pełnomocnika pozwanego do złożenia pisma przygotowawczego wyjaśniającego na czym w przedmiotowej sprawie powinno polegać wykonanie czynności wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego, aby nie był uznany za pozostający w ciągłej gotowości do ruchu (pracy) i z czego wynika takie stanowisko, czy wprost z przepisów prawa, czy z treści wydanej decyzji z 14 sierpnia 2014 r. oraz dlaczego niewystarczające okazało się dla pozwanego skreślenie lokomotywy z rejestru pojazdów kolejowych prowadzonego przez powoda, w terminie 30 dni od doręczenia zarządzenia.

W dniu 18 marca 2019 r. pozwany wniósł do Sądu pismo przygotowawcze. Wyjaśnił w nim, że w przedmiotowej sprawie wykonanie czynności wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego w przypadku niespełnienia wymagań określonych w przepisach wydawanych na podstawie art. 20 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.) należy rozumieć jako przede wszystkim brak możliwości faktycznej eksploatacji pojazdu kolejowego przez przewoźnika kolejowego czyli w tym przypadku powoda. Pozwany wskazał, że zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2013 r., poz. 211) rejestr pojazdów kolejowych prowadzi dysponent lub eksploatujący w formie księgi, kartoteki lub w systemie informatycznym. Natomiast stosownie do § 4 ust. 2 i 3 ww. rozporządzenia wykreślenie pojazdu kolejowego z rejestru pojazdów kolejowych następuje:

-niezwłocznie po wydaniu przez Prezesa UTK raportu z wycofania z eksploatacji pojazdu kolejowego na podstawie wniosku dysponenta;

- niezwłocznie po zbyciu pojazdu lub po wygaśnięciu innego tytułu prawnego oraz po zgłoszeniu tego faktu Prezesowi UTK, zgodnie z art. 25ga ust. 3 ustawy.

Wynika z tego, że wydanie przez Prezesa UTK decyzji o wyłączeniu z eksploatacji pojazdu kolejowego z uwagi na niespełnienie wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20 utk, czyli takiej decyzji jaką Prezes UTK wydał 14 sierpnia 2014 r., nie stanowi przesłanki wykreślenia pojazdu z rejestru. Samo wykreślenie pojazdu kolejowego z rejestru dysponenta nie świadczy jeszcze o jego faktycznym wyłączeniu z eksploatacji, ponieważ czynność wykreślenia pojazdu z rejestru dysponenta wynika z innych zdarzeń prawnych, tj. z faktu wydania raportu Prezesa UTK z wycofania z eksploatacji pojazdu kolejowego z krajowego rejestru pojazdów kolejowych ( (...)) czy zbycia pojazdu. Nie musi to automatycznie oznaczać, że pojazd został faktycznie wyłączony z eksploatacji tzn. że nie pozostaje w ciągłej gotowości do ruchu.

Wg brzmienia art. 24 ust. 1 utk warunkiem dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji jest świadectwo sprawności technicznej. Z kolei zgodnie z § 4 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2005 r., poz. 330) świadectwo traci

ważność w przypadku wyłączenia pojazdu kolejowego z eksploatacji w drodze decyzji Prezesa UTK. Wskazany wyżej przepis doprecyzowuje brzmienia § 5 rozporządzenia, zgodnie z którym w przypadkach, o których mowa w § 4, wydający świadectwo wpisuje na nim wyraz UNIEWAŻNIONO wraz z datą, podpisem i pieczęcią imienną osoby dokonującej unieważnienia. Dopiero powyższe działania przewoźnika kolejowego, w świetle cytowanych powyżej przepisów świadczy, że pojazd kolejowy jest technicznie niesprawny, co oznacza, że nie jest możliwe dopuszczenie go do eksploatacji.

Decyzją Prezesa UTK z 14 sierpnia 2014 r. Nr (...) powód jako przewoźnik kolejowy został zobowiązany do wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego: lokomotywy (...) - (...) o nr fabrycznym (...) - (...), o nr (...) - powoływanej dalej jako lokomotywa (...). Decyzja została wydana wraz z rygorem natychmiastowej wykonalności, co oznacza, że powinna zostać wykonana w następnym dniu po jej doręczeniu. W związku z tym powód powinien już w dniu 19 sierpnia 2014 r. wyłączyć z eksploatacji ww. pojazd przez unieważnienie świadectwa sprawności technicznej pojazdu, czym uniemożliwiłby faktyczną jego eksploatację. W ramach niniejszej sprawy zaniechał wykonywania tej czynności. W ten sposób doprowadził do sytuacji, w której pojazd, pomimo wydania ostatecznej decyzji Prezesa UTK o jego wyłączeniu z eksploatacji, w dalszym ciągu pozostawał w stałej gotowości do ruchu, czego potwierdzeniem jest fakt dokonania przez powoda przejazdu przedmiotowym pojazdem w dniu 10 lutego 2017 r. od stacji D. (...) do stacji R. oraz od stacji R. do stacji D. (...).

Pozwany wyjaśnił, że aby mówić o skutecznym wykonaniu decyzji Prezesa UTK o wyłączeniu z eksploatacji pojazdu kolejowego przewoźnik, poza unieważnieniem świadectwa sprawności technicznej pojazdu, powinien dopilnować także, aby pojazd, którego dotyczy ww. decyzja, faktycznie nie wykonywał żadnych jazd, czyli nie był w jakikolwiek sposób eksploatowany. Oba powyższe elementy muszą być spełnione przez przewoźnika łącznie.

Na skutek decyzji Prezesa UTK z 24 kwietnia 2015 r. powód dokonał skreślenia pojazdu z prowadzonego przez niego rejestru pojazdów kolejowych. Dokonał tej czynności dopiero po upływie 8 miesięcy od dnia doręczenia mu decyzji z 14 sierpnia 2014 r. Jednak w ocenie Prezesa UTK, pomimo skreślenia pojazdu z rejestru, lokomotywa w dalszym ciągu pozostawała w gotowości do ruchu, co potwierdzają dwa udokumentowane przejazdy w dniu 10 lutego 2017 r. Poza tym rejestr powoda nie potwierdza nawet w jakiej dacie i przez kogo, o ile w ogóle, świadectwo sprawności technicznej zostało unieważnione.

W piśmie przygotowawczym pozwany wniósł o dopuszczenie i przeprowadzenie przez Sąd dowodów z następujących dokumentów:

- świadectwa nr (...) (...) sprawności technicznej pojazdu kolejowego wystawione 22 kwietnia 2014 r. przez Ł. K., na okoliczność zaniechania przez powoda unieważnienia świadectwa nr (...) (...) sprawności technicznej pojazdu kolejowego lokomotywy elektrycznej (...) numer fabryczny (...),
- decyzji Prezesa UTK z 24 kwietnia 2015 r. nr(...), na okoliczność uchylecia decyzji z 8 maja 2014 r. z nadania europejskiego numeru pojazdu ( (...)) dla pojazdu tradycyjnego typu (...) numer fabryczny (...) oraz odmowy wydania raportu z nadania europejskiego numeru pojazdu ( (...)) dla pojazdu tradycyjnego typu (...) o numerze fabrycznym (...),
- aktu oskarżenia Prokuratury Rejonowej w D. przeciwko M. D. (2) i Ł. K. w sprawie o sygn.. akt (...) wraz z wnioskiem w trybie art. 355 k.p.k., na okoliczność oskarżenia ww. osób o popełnienie przestępstw wskazanych w akcie oskarżenia,
- wyroku Sądu Rejonowego w Dębicy z 30 grudnia 2015 r. sygn. akt II K 643/15, na okoliczność warunkowego umorzenia postępowania karnego wobec Ł. K. na 1 rok okresu próby oraz skazania M. D. (2) na karę grzywny za zarzucane im w akcie oskarżenia czyny.

Na rozprawie w dniu 24 stycznia 2020 r. Prezes Spółki (...) Sp. z o.o. w D. poinformował, że spółka ta powstała w wyniku przekształcenia powodowej spółki jawnej w trybie art. 572 ksh uchwałą spółki jawnej z 26 lipca 2019 r. Na dowód tego przedłożył aktualny odpis KRS Spółki.

Powód podtrzymał dotychczasowe wnioski dowodowe. Wniósł o dopuszczenie dowodu ze sprawozdania finansowego powoda – spółki jawnej za cały rok 2017, gdyż znajdujące się w aktach sprawozdanie było przygotowane do celów postępowania administracyjnego i nie zawierało w treści sytuacji finansowej za grudzień 2017 r.

Pełnomocnik pozwanego podtrzymał swoje wnioski dowodowe.

Odnosił się do sprawozdania finansowego spółki złożonego na rozprawie i pozostawił niniejszy dowód powoda do uznania Sądu.

Powód pozostawił do uznania Sądu dowody złożone przez pozwanego w ostatnim piśmie przygotowawczym.

Sąd postanowił:

1. dopuścić dowody z dokumentów dołączone do odwołania na okoliczności podane w tym piśmie;
2. dopuścić dowód ze sprawozdania finansowego spółki jawnej za 2017 rok;
3. dopuścić dowód z przesłuchania prezesa zarządu powoda na okoliczności podane w odwołaniu, ale tylko możliwości finansowe spółki i jej aktualna sytuacja finansowa na dzień wydania decyzji;
4. pozostałe wnioski dowodowe złożone przez powoda pominąć z powołaniem się na treść art. 235<sup>2</sup> par. 1 pkt 2 k.p.c. jako dotyczące faktów bezspornych oraz nieistotnych;
5. dopuścić dowody z dokumentów wskazane w piśmie przygotowawczym pozwanego z 18 marca 2019 r. k. 78 - 86 akt sądowych na okoliczności podane w tym piśmie.

Przesłuchany w charakterze strony Prezes Zarządu powodowej w charakterze Spółki (...) zeznał:

Pracowałem jako dyrektor spółki - prokurent, byłem pracownikiem Spółki. Posiadam wiedzę na temat jej sytuacji majątkowej na dzień wydania decyzji.

Na koniec grudnia 2017 roku spółka wypracowała zysk, ale był około 5 razy niższy niż w latach ubiegłych, czyli wyniósł ok (...) zł wobec (...) zł w latach poprzedzających. Aktywa trwale to tabor kolejowy. Zobowiązania i należności wykazane są w sprawozdaniu. Płynność finansowa spółki była w grudniu 2017 zachwiana, ze względu na długoterminowe płatności należne od spółek Skarbu Państwa z tytułu wygranego przetargu na obsługę kolejową kopalni - ok 3 mln zł netto, doszło do zapłaty w 2018 roku. Byliśmy zadłużeni w kredytach obrotowych i leasingach na około 7 mln zł. Na rachunku była kwota kredytu obrotowego około 3 mln zł. Bank udzielając kredytu wziął pod uwagę aktywa w spółce zależnej - (...) sp. z o.o. i wziął pod zastaw z tamtej spółki materiały magazynowe o wartości około 5 mln zł oraz weksle in blanco. Nie brał pod uwagę innych aktywów spółki, w tym trwałych. Płaciliśmy pensje pracownikom, rachunek nie był zajęty przez komornika.

Rzeczowe aktywa trwale, w tym przede wszystkim tabor, na dzień 31.12.2017 r. wynosiły 22.210.690 zł - vide bilans. Inwestycje długoterminowe wyniosły w tym momencie 20.491.917 zł, to były inwestycje dotyczące taboru kolejowego. Aktywa spadły o ok. 2 mln zł. Na tym przesłuchanie zakończono.

Na pytanie Przewodniczącego pełnomocnik pozwanego wskazał, że Prezes UTK stoi na stanowisku, że umowa sprzedaży lokomotywy dojdzie do skutku w momencie, gdy pojazd zostanie dopuszczony do eksploatacji na terenie kraju. W ocenie Prezesa UTK ta umowa skutecznie własności tej lokomotywy nie przeniosła, gdyż lokomotywa o numerze (...) nigdy w Polsce nie była dopuszczona do eksploatacji.

Lokomotywa ta była pierwotnie własnością (...) i została przez tą spółkę skasowana. Nie mogła więc funkcjonować, ponieważ nie miała ona decyzji dopuszczającej do użytku. Na kanwie całej tej sprawy wynikła również sprawa karna,

związana z fałszowaniem dokumentacji sprawności technicznej i w związku z tym Prezes UTK uchylił własną decyzję o nadaniu w prowadzonym rejestrze (...) numeru (...) pojazdowi kolejowemu (...) uznając, że wydał ją pod wpływem istotnego błędu.

W ocenie pozwanego w dniu 10 lutego 2017 r. nadal właścicielem pojazdu był powód, który wykonał w tym dniu jazdy. Prawo własności nie zostało skutecznie przeniesione. Umowa sprzedaży lokomotywy (...) okazała się nieważna.

Na pytanie Przewodniczącego pełnomocnik pozwanego wyjaśnił, że na pokładzie w trakcie ruchu pojazdu kolejowego musi być ważne świadectwo sprawności technicznej. Ponadto istnieje rejestr Prezesa (...), w którym nadaje się pojazdowi kolejowemu europejski numer pojazdu kolejowego (...). Ten dokument też świadczy o dopuszczeniu pojazdu kolejowego do ruchu, bo jest jawny i znajduje się u Prezesa UTK. Tymczasem w sprawie, w wyniku wprowadzenia Prezesa w błąd, o czym świadczy zakończona sprawa karna, Prezes UTK wydał ten numer i wpisał do rejestru (...) lokomotywę (...), jednakże później po uzyskaniu informacji, że toczy się postępowanie o sfałszowaniu dokumentów - faktury zakupu lokomotywy i innych wymienionych w decyzji, wydał decyzję z 24 kwietnia 2015 r. uchylającą numer (...) i odmawiającą wydania raportu z nadania tego numeru, co jest równoznaczne z wykreśleniem wpisu z rejestru Prezesa UTK.

Z kolei powód wyjaśnił, że świadectwo sprawności technicznej upoważnia pojazd do poruszania się po torach kolejowych i musi się znajdować w lokomotywie. Po sprzedaży lokomotywy takie świadectwo wystawia nowy właściciel, a UTK nie zatrzymał tego pojazdu podczas poruszania się i nie sprawdził czy nowe świadectwo zostało wydane. Interpretacja Prezesa UTK wskazuje, że są przypadki kiedy lokomotywa może się poruszać bez świadectwa, tj. gdy zostaje wydana zgoda przez zarządcę infrastruktury o możliwości przejazdu na danej trasie z przesyłką specjalną. Taką zgodę otrzymuje się czasowo na konkretne pojazdy. W tym przypadku takiej zgody nie było i pracownik został ukarany. To było jednorazowe zdarzenie, które miało miejsce w dniu 10 lutego 2017 roku.

Powód wskazał, że fizyczne przekazanie lokomotywy nastąpiło, czyli faktycznie lokomotywa została zbyta przez spółkę i decyzja o wyłączeniu z eksploatacji lokomotywy straciła swoją moc prawną.

Przedmiotowa lokomotywa jest przesyłką specjalną. Każda lokomotywa po wykonanej naprawie musi przejechać zgodnie z dokumentacją około 40 km w jedną i drugą stronę, aby sprawdzić jej układ biegowy. Wyjazd na tory w dniu 10 lutego 2017 r. był jednorazowym niedopatrzeniem ze strony powoda i trwał tylko trwające 3 godziny.

Pełnomocnik pozwanego wskazał, że kluczowy dla rozstrzygnięcia jest dokument świadectwa sprawności technicznej.

Powód oświadczył, że świadectwo sprawności technicznej lokomotywy (...) zostało unieważnione w jego dokumentacji, która jest w aktach, zostało wykreślone z rejestru pojazdów kolejowych Spółki.

Powód podkreślił, że sytuacja, która miała miejsce nie powinna zaistnieć i nigdy więcej nie doszło już do takiego naruszenia przepisów. Wskazał, że powodowe przedsiębiorstwo mieści się w grupie pięćdziesięciu przewoźników, którzy posiadają mniej niż 1% udziału w rynku. W ocenie powoda kara za jeden incydent z 10 lutego 2017 r. jest rażąco wysoka, biorąc pod uwagę zaciągnięte kredyty oraz brak płynności płatniczej od kontrahentów w 2017 r.

### **Sąd Okręgowy w Warszawie ustalił następujący stan faktyczny.**

Decyzją z dnia 14 sierpnia 2014 r. Nr (...) (k. 117 akt adm.) dotyczącą Zakładu (...) M. D. sp.j. Prezes UTK wyłączył z eksploatacji pojazd kolejowy: lokomotywę (...) - (...) o nr fabrycznym (...) - (...), o nr (...). Decyzja podlegająca natychmiastowej wykonalności została doręczona powodowi 18 sierpnia 2014 r. (k. 124 akt adm.). Od tej decyzji nie został złożony wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy. Podczas kontroli Prezesa UTK, przeprowadzonej u

powoda, w okresie od 30 marca 2017 r. do 7 kwietnia 2017 r. (protokół kontroli z 14 kwietnia 2017 r. – k. 11 – 17 akt adm.), w zakresie wykonania przez powoda decyzji Prezesa UTK sygn. akt (...) z 6 sierpnia 2014 r., sygn. (...) z 14 sierpnia 2014 r. oraz sygn. (...) z 14 sierpnia 2014 r. stwierdzono, że wyłączony decyzją pojazd kolejowy (lokomotywa (...)- (...) o nr fabrycznym (...), o nr (...)) był eksploatowany, pomimo nieusunięcia przyczyny jego wyłączenia.

Pismem z 16 sierpnia 2017 r. (k. 133 – 135 akt adm.) Prezes UTK wszczął z urzędu wobec powoda postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia kary pieniężnej za zwłokę w wykonaniu decyzji, w przedmiocie wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego: lokomotywy (...)- (...) o nr fabrycznym (...)- (...), o nr (...) (...). Jednocześnie powyższym pismem Prezes UTK włączył do akt sprawy następujące dokumenty:

1. protokół kontroli u powoda z 14 kwietnia 2017 r. sygn. (...) wraz z załącznikami (k 11-18 akt adm.),
2. wystąpienie pokontrolne z 27 kwietnia 2017 r. sygn. (...) (k akt adm.) ( k 19)
3. decyzję z 14 sierpnia 2014 r. sygn.(...) wraz z dowodem doręczenia (k 117 -124 akt adm.),
4. informację odpowiadającą odpisowi aktualnemu z Krajowego Rejestruu Sądowego dotyczącego powoda (k 125 - 132 akt adm.).

Powód nie kwestionował ustalenia z prawomocnej decyzji Prezesa UTK z 14 sierpnia 2014 r, według którego był właścicielem, dysponentem i i podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (...) co wynikało z wyciągu z krajowego rejestru pojazdów kolejowych z dnia 11 sierpnia 2014 r.

Z niekwestionowanego oświadczenia pozwanego złożonego do protokołu rozprawy (k 157 czas 00:52:05) lokomotywa (...) była pierwotnie własnością (...) i została przez tego przedsiębiorcę skasowana.

Liczne nieprawidłowości stwierdzone w protokole kontroli u powoda z 14 kwietnia 2014 r., a odnoszące się do stanu technicznego lokomotywy, legły u podstaw wydania skierowanej do powoda decyzji pozwanego z dnia 14 sierpnia 2014 r. wyłączającej z eksploatacji lokomotywę (...). która dodatkowo zaopatrzona została w rygor natychmiastowej wykonalności.

Powód stwierdził w odwołaniu, że w wykonaniu tej decyzji w dniu 24 kwietnia 2015 r. skreślił lokomotywę (...) z prowadzonego u siebie „Rejestru pojazdów kolejowych prowadzonego przez dysponenta”. Fotokopia dwóch stron Rejestru ( k 51- 52).

Jednocześnie Sąd ustalił, że w dniu 22 kwietnia 2014 r. powód wystawił dla lokomotywy (...) „Świadczenie sprawności technicznej pojazdu kolejowego nr (...) (...)”, w którym stwierdził, że ww. lokomotywa jest sprawna technicznie. Termin ważności świadectwa został w określony w jego treści na 24 kwietnia 2020 r. (k 87 akt). Brak jest w sprawie dowodu, że powyższe świadectwo zostało unieważnione.

Powód przedstawił przy odwołaniu (k 45 - 46) umowę sprzedaży lokomotywy (...) z dnia 2 stycznia 2017 r. przedsiębiorcy P. R. M..

Bezsporne jest w sprawie, że w dniu 10 lutego 2017 r. powód jako dysponent dokonał jazdy ww. lokomotywą na trasie od stacji D. (...) do stacji R. i od stacji R. do stacji D. (...).

Na te przejazdy nie uzyskał zgody zarządcy infrastruktury kolejowej na przejazd z przesyłką specjalną (tak powód do protokołu rozprawy k 157 czas 01:08:22).

Na podstawie Bilansu powoda sporządzonego na dzień 31 grudnia 2017 r. (k 130 – 132) Sąd ustalił, że aktywa trwałe powoda wyniosły 42 703 999 zł , w tym aktywa rzeczowe aktywa trwałe wyniosły 22 210 690 zł, w tym środki transportu 22 102 122 zł. Ponadto inwestycje długoterminowe w postaci długoterminowych aktywów finansowych w udziałach lub akcjach jednostek powiązanych wyniosły 20 491 917 zł. Z kolei aktywa obrotowe

opiewały na kwotę 14 106 489 zł. Natomiast na podstawie Rachunku zysków i strat z okres 01.01.2017 – 31.12.2017 (k 133) zysk z działalności operacyjnej powoda na koniec 2017 r. zamknął się w kwocie 1 605 867 zł.

Na okoliczność sytuacji majątkowej powoda w na koniec 2017 r. zeznający w charakterze strony R. M. wskazał (k 156 czas 00:34:18), że płynność finansowa Spółki była w grudniu 2017 r zachwiana ze względu na opóźnienie płatności w kwocie 3 000 000 zł netto od kontrahenta. Na rachunku była w tym czasie kwota pochodząca z kredytu obrotowego ok. 3 000 000 zł. Wypłacane były pensje pracownikom, a rachunek bankowy nie był zajęty przez komornika.

### ***Sąd Okręgowy w Warszawie zważył, co następuje.***

Odwołanie jest nieuzasadnione, a zaskarżona nim decyzja jest prawidłowa.

Jak ustalono decyzją Prezesa UTK z dnia 14 sierpnia 2014 r. nr (...) pojazd kolejowy – lokomotywa (...) - (...) o numerze fabrycznym (...) - (...) (lokomotywa (...)) została wyłączona z eksploatacji od momentu doręczenia decyzji powodowi tj. od dnia 18 sierpnia 2014 r., z uwagi na jej zaopatrzenie w rygor natychmiastowej wykonalności. Adresatem decyzji był powód będący właścicielem pojazdu kolejowego i jego dysponentem.

Z uwagi na to, że lokomotywa (...) miała wydane w dniu 22 kwietnia 2014 r. świadectwo sprawności technicznej, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych z dnia 15 lutego 2005 r. (Dz.U. Nr 37, poz. 330) dokument ten utracił ważność na skutek wydania przez pozwanego Prezesa UTK decyzji z 14 sierpnia 2014 r. mimo, że miał ustalony okres obowiązywania do 21 kwietnia 2020 r.

O takim skutku przesądza treść § 4 pkt 4 Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. Nr 37, poz. 330), w myśl którego świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego traci ważność w przypadku wyłączenia pojazdu kolejowego z eksploatacji w drodze decyzji Prezesa UTK. Rozumieć należy, że utrata ważności nastąpiła w trybie natychmiastowym z powodu nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności .

Dla uzewnętrznienia utraty ważności świadectwa na podstawie § 4 pkt 4 rozporządzenia, konieczne było jednak wpisanie na nim przez powoda, jako wydającego ten dokument, wyrazu (...) wraz z datą, podpisem i pieczęcią imienną osoby dokonującej unieważnienia. Taki tryb postępowania przewiduje bowiem unormowanie § 5 rozporządzenia.

Przedstawiony wymóg fizycznego „skasowania” świadectwa sprawności pojazdu kolejowego został skorelowany z obowiązkiem nałożonym na każdorazowego dysponenta pojazdu w § 3 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2016 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 9, poz. 63). Według tego przepisu świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego musi znajdować się w pojeździe kolejowym u pracownika bezpośrednio go obsługującego. W ocenie Sądu przedstawiony wymóg ma na celu upewnienie się przez osobę mającą prowadzić pojazd kolejowy co do tego, że pojazd ten może być legalnie wprowadzony do ruchu kolejowego, a także jest dowodem na tę okoliczność w przypadku kontroli zewnętrznej w czasie jazdy kolejowej. Jak bowiem wynika z art 24 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 2117) warunkiem dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji jest świadectwo sprawności technicznej. A contrario warunkiem wyłączenia pojazdu kolejowego z eksploatacji jest unieważnienie świadectwa sprawności technicznej takiego pojazdu noszącego w ocenie Sądu cechy dokumentu wystawionego na okaziciela.

W związku z tym Sąd stwierdził, że wykreślenie lokomotywy (...) z rejestru przedsiębiorstwa powoda, co wykazywał w sprawie powód, nie mogło odnieść skutku postaci skutecznego wyłączenia tego pojazdu z eksploatacji. Ponadto rejestr ten w przeciwieństwie do świadectwa sprawności technicznej jest dokumentem wewnętrznym powoda. Dlatego dysponent pojazdu, który częstokroć nie jest jednocześnie ani jego właścicielem



ani podmiotem, który wystawił świadectwo, nie miał obowiązku wiedzieć o wykreśleniu przez powoda lokomotywy (...) z rejestru przedsiębiorstwa, Miarodajnym dokumentem na okoliczność wyłączenia pojazdu kolejowego z eksploatacji jest wyłącznie unieważnione świadectwo sprawności technicznej.

Już tylko na marginesie należało stwierdzić, że skoro pozwany zakwestionował fotokopie kart rejestru powoda z wykreśleniem z eksploatacji lokomotywy (...), to powód powinien był zaoferować w trakcie procesu dowód z oryginału lub poświadczony notarialnie odpis prowadzonego rejestru, a skoro tego nie uczynił nie może skutecznie powołać się na fakt wykreślenia lokomotywy z wewnętrznej ewidencji. Niezależnie od tego przedłożona fotokopia z części II Rejestru nie zawiera daty wpisu ani podpisu osoby czyniącej wpis.

Reasumując, nie dokonując aktu staranności polegającego na unieważnieniu świadectwa sprawności technicznej lokomotywy (...) będącego swojego rodzaju dokumentem na okaziciela, mimo otrzymania decyzji Prezesa UTK z 14 sierpnia 2014 r. wyłączającej ten pojazd z eksploatacji w trybie natychmiastowym, powód przyjął na siebie całość ryzyka związanego z pozostawieniem lokomotywy w, jak to określił pozwany, „gotowości do ruchu”. W zakresie tego ryzyka, poza odpowiedzialnością za wypadek z udziałem lokomotywy, mieści się również odpowiedzialność za zwłokę w wykonaniu przez powoda decyzji Prezesa UTK z 14 sierpnia 2014 r. w czasie od momentu jej otrzymania w dniu 19 sierpnia 2014 r. aż do wykonania dwóch przejazdów w dniu 10 lutego 2017 r. uznanych przez Prezesa UTK za dowód skorzystania z „gotowości do ruchu” do faktycznej eksploatacji pojazdu w przejazdach po sieci kolejowej. Nie ma przy tym znaczenia, że w czasie tych jazd lokomotywa (...) była już własnością innego podmiotu, ponieważ dysponował on, na skutek naruszenia przez powoda prawa, świadectwem sprawności technicznej tego pojazdu kolejowego. Naruszeniem tym było zaniechanie unieważnienia świadectwa mimo otrzymania decyzji pozwanego z 14 sierpnia 2014 r. z rygorem natychmiastowej wykonalności. Dodatkowo należy podkreślić, że ww. przejazdów dokonał nie nowy właściciel tylko powód jako dysponent lokomotywy. Bezsporne zaś jest, że powód obowiązany był unieważnić świadectwo sprawności technicznej pojazdu oraz zapobiec jego wyjazdowi na tory.

Ponadto powód przyznał (k. 157 protokół rozprawy – czas 01:08:22), że w dniu 10 lutego 2017 r. nie uzyskał zgody zarządcy infrastruktury kolejowej na przejazd lokomotywy (...) bez świadectwa sprawności technicznej, jako tzw. przesyłki specjalnej.

W tym stanie rzeczy Prezes UTK zasadnie uznał, że nie wyłączając skutecznie lokomotywy (...) z eksploatacji co było równoznaczne z pozostawieniem jej w gotowości do prowadzenia przewozów, powód w okresie podanym w zaskarżonej obecnie decyzji pozostawał w zwłoce w wykonaniu decyzji Prezesa UTK z dnia 14 sierpnia 2014 r. wydanej na podstawie art. 14 ust. 2 pkt 2 utk, za co z mocy art. 66 ust. 2aa pkt 1 utk został słusznie ukarany karą pieniężną stanowiącą przedmiot postępowania przed Sądem OKiK. Z unormowania ww. przepisu wynika, że Prezes UTK, uwzględniając zakres naruszenia, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe może nałożyć, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość do 5000 euro za każdy dzień zwłoki w wykonaniu decyzji, o których mowa w art. 13b ust. 1, art. 14 ust 1 – 3 oraz art. 25 m ust. 1 i 2 utk.

Należy zgodzić się z Prezesem UTK, iż postępowanie powoda stanowiło naruszenie o dużym zakresie ze względu na długi czas (906 dni) pozostawiania w zwłoce w wykonaniu decyzji z dnia 14 sierpnia 2014 r., zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego stałą gotowością do przejazdów lokomotywy wyłączonej tą decyzją z eksploatacji oraz z powodu znacznego stopnia zawinienia powoda przy popełnieniu deliktu. Przemawia to za wymierzeniem surowej kary pieniężnej. Z kolei za obniżeniem wymiaru kary przemawiały takie okoliczności jak: mała liczba podmiotów objętych naruszeniem, dokonanie jazd pociągowych tylko w jednym dniu oraz fakt uprzedniego nie karania powoda za podobne zdarzenie.

Kara w kwocie 279 902 zł stanowiąca (...) maksymalnego jej wymiaru jaki mógłby być zastosowany w przedmiotowej sprawie, pozostaje we właściwej proporcji do przedstawionych przesłanek ustalenia jej wysokości oraz nie przekracza możliwości finansowych powoda na dzień wydania zaskarżonej decyzji. Jak wynika z

przedłożonego bilansu powodowej spółki na 2017 r. jej aktywa wyniosły na koniec tego roku (...) zł, same tylko aktywa obrotowe wyniosły (...) zł, a aktywa rzeczowe trwałe (głównie środki transportu wchodzące w skład inwestycji długoterminowych) stanowiły wartość (...) zł. Przychody netto przedstawione w rachunku zysków i strat zamknęły się na koniec 2017 r. w kwocie (...) zł, a zysk z działalności operacyjnej osiągnął wartość (...)zł.

Przedstawione dane liczbowe dotyczące aktywów powoda zostały potwierdzone w przesłuchaniu w charakterze strony powodowej R. M. vide protokół (czas 00:34:18 – 00:51:43).

Z tego względu Sąd nie dał wiary tej części zeznania, w której przesłuchiwany stwierdził, że w grudniu 2017 r. zachwiana była płynność finansowa przedsiębiorstwa. Z zeznania wynika również, że mimo zadłużenia w kredytach obrotowych i leasingowych raty kredytów były spłacane, ponieważ nie doszło do zajęcia rachunku Spółki przez komornika. Wypłacane były również pensje pracownikom.

W tej sytuacji kara pieniężna będąca równowartością ok. 20% zysku wypracowanego w 2017 r. nie mogła być uznana za nadmiernie wygórowaną w stosunku do możliwości finansowych powoda. Niższa sankcja finansowa nie byłaby w ocenie Sądu wystarczająco dotkliwa dla spełnienia przypisanych jej funkcji represyjnej, prewencyjnej i edukacyjnej.

W tym stanie rzeczy odwołanie podlegało oddaleniu jako bezzasadne na podstawie art. 479<sup>75</sup> § 1 k.p.c.

O kosztach procesu, które ograniczyły się do minimalnego wynagrodzenia z tytułu zastępowania powoda przed Sądem przez zawodowego pełnomocnika orzeczono stosownie do wyniku sporu przegranego przez powoda – na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., art. 99 k.p.c. oraz § 14 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U.2015.1804), w brzmieniu obowiązującym w dniu wniesienia odwołania tj. 11 stycznia 2018 r.

Sędzia SO Andrzej Turliński



