

Ryzyka związane z korzystaniem z bocznic kolejowych

Użytkowanie bocznic kolejowych wiąże się z koniecznością zastosowania się przez użytkownika bocznic do szeregu regulacji zawartych w ustawie o transporcie kolejowym, a także z szeregiem ryzyk o charakterze prawnym, z którymi użytkownik powinien się liczyć i zawnoczasu im zapobiegać.

TEKST: JAKUB BRZESKI, PRZEMYSŁAW WIERZBICKI

W niniejszym artykule autorzy przybliżają niektóre z prawnych aspektów korzystania z infrastruktury kolejowej w świetle ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2015 r. poz. 1297) (dalej jako: UoTK). W szczególności zasygnalizowane są niektóre potencjalne ryzyka prawne związane z użytkowaniem bocznic.

Bocznica – droga kolejowa

Zgodnie z art. 4 pkt 10 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2015 r. poz. 1297) (dalej jako: UoTK) bocznica kolejowa jest drogą kolejową połączoną z linią kolejową i służącą do: wykonywania załadunku i wyładunku wagonów, wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych, postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. W skład bocznic kolejowych wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane. Bocznica kolejowa nie stanowi infra-



struktury kolejowej w rozumieniu UoTK – o czym będzie szerzej mowa w dalszej części niniejszego tekstu. Z kolei zgodnie z art. 4 pkt 10a UoTK: użytkownik bocznic kolejowej jest podmiotem działającym w obrębie bocznic kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego.

Użytkownik bocznic kolejowej

Na użytkownika bocznic kolejowej spoczywa szereg obowiązków związanych z eksploatacją bocznic. Istotne jest ustalenie, na kim owe obowiązki spoczywają, a zatem ustalenie podmiotu spełniającego dla konkretnej bocznic kryteria określone w art. 4 pkt 10a UoTK. Ustawodawca wskazuje, że użytkownikiem bocznic jest podmiot „działający” w obrębie bocznic kolejowej. Termin „działający” jest określeniem odnoszącym się do faktycznego prowadzenia działalności, nie jest terminem mającym odzwierciedlenie chociażby w terminologii cywilnoprawnej. Jednocześnie ustawodawca w art. 4 pkt 10a UoTK odnosi się do stosunku prawnego łączącego podmiot działający w obrębie bocznic kolejowej z ową bocznicą – prawa własności lub innego tytułu prawnego (np. dzierżawy lub najmu). Może się zatem pojawić wątpliwość – stanowiąca potencjalne źródło sporów – kto jest użytkownikiem bocznic w rozumieniu art. 4 pkt 10a UoTK w sytuacji, gdy określony podmiot działa w obrębie bocznic kolejowej (korzysta z niej np. w związku z uzyskiwaniem dostaw surowców niezbędnych z punktu widzenia prowadzonej działalności), a jednocześnie podmiot ten nie posiada jakiegokolwiek tytułu prawnego do bocznic, tzn. nie jest jej właścicielem, ani użytkownikiem wieczystym i korzysta z bocznic bezumownie.

Teoretycznie wątpliwość może też wystąpić, gdy brak jest jakiegokolwiek podmiotu działającego w obrębie bocznic. W takim wypadku nie jest jasne, czy w sytuacji, gdy bocznic nie jest wykorzystywana, podmiot, któremu przysługuje tytuł prawny do bocznic, może zostać uznany za podmiot będący użytkownikiem bocznic.

Świadectwo bezpieczeństwa

Aby na bocznic kolejowej 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, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa,
- uprawniający użytkowników bocznic kolejowych do eksploatacji tych bocznic. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa użytkownikowi bocznic kolejowej, jeżeli przedstawi on:
 - wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń,
 - wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz

zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych, albo oświadczenie o stosowaniu zatwierdzonych przepisów wewnętrznych zarządcy, z którym bocznic jest połączona, lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę,

- oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych,
- oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych zatrudniają pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach,
- regulamin pracy bocznic kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznic jest połączona. Nietrudno zauważyć, że spełnienie ostatniego z warunków formalnych niezbędnych do wydania świadectwa bezpieczeństwa, tj. uzgodnienie regulaminu pracy bocznic kolejowej, nie jest w stu procentach zależne od użytkownika bocznic kolejowej. Hipotetycznie, w przypadku istnienia istotnych rozbieżności między użytkownikiem bocznic a zarządcą infra-

struktury kolejowej w przedmiocie treści regulaminu pracy bocznic kolejowej, uzyskanie świadectwa bezpieczeństwa może się opóźnić – przez co, przez pewien okres czasu bocznic nie będzie mogła być eksploatowana, co oczywiście może stanowić utrudnienie lub wręcz poważne zagrożenie dla prowadzonej przez użytkownika działalności.

Decyzje Prezesa UTK

Spełnienie przez użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego podlega kontroli ze strony Prezesa UTK. Stwierdzenie przez Prezesa UTK uchybień w tym zakresie – np. stwierdzenie braku ważnego świadectwa bezpieczeństwa lub niezgodność informacji ujawnionych w ramach kontroli z informacjami zgłoszonymi do Prezesa UTK w celu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa, a w konsekwencji stwierdzenie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy – może skutkować wydaniem decyzji wstrzymującej ruch kolejowy na bocznic lub wprowadzającej ograniczenia ruchu kolejowego na bocznic.

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 tym kontekście warto podkreślić, iż istnieje – znana z praktyki – luka prawna, w obliczu której dopuszczalne jest wydanie przez Prezesa UTK decyzji wprowadzającej ograniczenia ruchu kolejowego na bocznic, w treści której brak jest jakiegokolwiek doprecyzowania, w jakim zakresie Prezes UTK wprowadza ograniczenia (np. czy ograniczenia dotyczą dopuszczalnej

Pamiętaj

Luka prawna powoduje ryzyko wystąpienia sytuacji, w której użytkownik bocznic kolejowej może ponieść bardzo surowe konsekwencje finansowe za zachowanie się niezgodne z wzorcem, który nigdy nie został sprecyzowany przez Prezesa UTK, a tym bardziej nigdy nie został przedstawiony użytkownikowi bocznic. W takiej sytuacji, nie znając zakresu ograniczenia ruchu kolejowego na bocznic, jej użytkownik powinien z ostrożności wstrzymać się od prowadzenia jakiegokolwiek ruchu kolejowego na bocznic – co jednak może być przyczyną poniesienia przez niego poważnych strat gospodarczych.

masy pojazdów kolejowych korzystających z bocznic, natężenia ruchu kolejowego, dopuszczalnej prędkości pojazdów kolejowych etc.). W konsekwencji użytkownik bocznic, będący adresem decyzji ograniczającej ruch kolejowy na bocznicach, pozostaje w stanie braku pewności prawnej. Z jednej strony, ruch kolejowy na bocznicach nie został całkowicie wstrzymany, z drugiej strony nie wiadomo, w jakim zakresie prowadzenie ruchu jest dopuszczalne. Jednocześnie, zgodnie z art. 66 ust 2aa pkt 1 UoTK, w przypadku zwłoki w wykonaniu decyzji wprowadzającej ograniczenia ruchu kolejowego na bocznicach Prezes UTK może nałożyć na jej użytkownika karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość do 5000 euro za każdy dzień zwłoki w wykonaniu. Karę pieniężną nakłada się, licząc od daty wskazanej w decyzji nakładającej karę. Luka prawna powoduje ryzyko wystąpienia sytuacji, w której użytkownik bocznic kolejowych może ponieść bardzo surowe konsekwencje finansowe za zachowanie się niezgodne z wzorcem, który nigdy nie został sprecyzowany przez Prezesa UTK, a tym bardziej nigdy nie został przedstawiony użytkownikowi bocznic. W takiej sytuacji, nie znając zakresu ograniczenia ruchu kolejowego na bocznicach, jej użytkownik powinien z ostrożności wstrzymać się

Hipotetycznie, w przypadku istnienia istotnych rozbieżności między użytkownikiem bocznic a zarządcą infrastruktury kolejowej w przedmiocie treści regulaminu pracy bocznic kolejowych, uzyskanie świadectwa bezpieczeństwa może się opóźnić – przez co, przez pewien okres czasu bocznic nie będzie mogła być eksploatowana.

od prowadzenia jakiegokolwiek ruchu kolejowego na bocznicach – co jednak może być przyczyną poniesienia przez niego poważnych strat gospodarczych.

Podatek od nieruchomości i opłata roczna z tytułu użytkowania wieczystego

Odnosząc się do definicji infrastruktury kolejowej zawartej w art. 4 pkt 1 UoTK, wypada stwierdzić, że bocznic kolejowa – która nie została w treści ustawy określona jako linia kolejowa, ale droga kolejowa połączona z linią kolejową – nie jest taką linią. W konsekwencji bocznic kolejowe nie stanowią infrastruktury kolejowej w rozumieniu UoTK. Pogląd taki został potwierdzony m.in. w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z dnia 20 sierpnia 2013 r., sygn. akt I SA/Gl 368/13, czy też postanowienia Naczelnego Sądu Administracyjnego z 8 września 2011 r., sygn. akt II OW 68/11.

Powyższa konkluzja ma doniosłe znaczenie w kontekście prawa podatkowego. W konsekwencji bowiem budowle wchodzące m.in. w skład bocznic kolejowych wraz z gruntami pod tymi budowlami nie korzystają ze zwolnienia od podatku od nieruchomości – o czym powinien pamiętać użytkownik bocznic będący właścicielem tych nieruchomości i budowli. Podobnie – grunty, na których usytuowane są bocznic kolejowe, nie są gruntami zajętych pod infrastrukturę kolejową w rozumieniu art. 8 UoTK (tak m.in. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 23 października 2008 r., sygn. akt V CSK 121/08). W konsekwencji, użytkownik wieczysty tych gruntów obowiązany jest do uiszczania opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego gruntów. Użytkowanie bocznic kolejowych wiąże się z koniecznością zastosowania się przez użytkownika bocznic do szeregu regulacji zawartych w ustawie o transporcie kolejowym, a także z szere-

giem ryzyk o charakterze prawnym, z którymi użytkownik powinien się liczyć, i zczasu im zapobiegać. Nade wszystko użytkownik powinien pamiętać o upływie terminu ważności świadectwa bezpieczeństwa i zczasu podejmować działania zmierzające do uzyskania nowego świadectwa – m.in. podjąć dialog z zarządcą infrastruktury kolejowej, z którą bocznic jest połączona. Ponadto w tym kontekście bardzo istotny jest aspekt stałego monitorowania poziomu bezpieczeństwa bocznic, w tym także zużycia eksploatacyjnego infrastruktury.



Przemysław Wierzbicki, adwokat, partner zarządzający, Wierzbicki Adwokaci i Radcowie Prawni



Jakub Brzeski, aplikant adwokacki, Wierzbicki Adwokaci i Radcowie Prawni

FOT. KANCELARIA WIERZBICKI ADWOKACI I RADCOWIE PRAWNI

Zamów już dziś kompendium wiedzy o kolei!

LEKSYKON TERMINÓW KOLEJOWYCH

Zamów na: www.sklep.kow.com.pl lub zadzwoń 22 749 11 90

