

Stanowisko Prezesa UTK w sprawie pojęcia dysponenta pojazdu kolejowego

Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm.), w art. 4 pkt 6b wprowadza definicję dysponenta, jako podmiotu będącego właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadającego prawo do korzystania z niego jako środka transportu i wpisanego do krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Definicja ta jest zgodna z zawartą w art. 2 lit. s Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we wspólnocie (Dz. Urz. UE. L 191 z 18 lipca 2008 r., s. 1, z późn. zm.), gdzie „dysponent oznacza osobę lub podmiot, która(-y), będąc właścicielem danego pojazdu lub posiadający prawo do korzystania z niego, wykorzystuje ten pojazd jako środek transportu i figuruje w krajowym rejestrze pojazdów, o którym mowa w art. 33”.

Natomiast Decyzja Komisji z 9 listopada 2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz. Urz. UE L 305 z 23 listopada 2007 r., s. 30), posługuje się pojęciem „posiadacza pojazdu”, które w tym kontekście wydaje się tym samym, co pojęcie dysponenta. Dodatkowo Dyrektywa 57 w art. 33 ust. 3 zawiera określenie „posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu kolejowego”, którego nie definiuje. Jednocześnie decyzja w sprawie rejestru wskazuje, że o ile nie określono inaczej w dokumentach rejestracyjnych, za posiadacza pojazdu uznaje się „posiadacza dowodu rejestracyjnego”, natomiast ustawa o transporcie kolejowym w analogicznym przepisie, tj. art. 25ga ust. 3, używa w tym miejscu pojęcia dysponenta. Z kolei Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 6 września 2012 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U z 2012 r., poz. 1063) używa pojęcia dysponent pojazdu kolejowego i nadaje mu uprawnienia oraz nakłada na niego określone obowiązki.

Z wykładni językowej przepisu art. 4 pkt 6b ustawy o transporcie kolejowym wynika, że status dysponenta podmiot nabywa dopiero w chwili jego wpisania do NVR. Z kolei pkt 3.2.3 decyzji w sprawie rejestru wskazuje, że w przypadku zmiany dysponenta, aktualnie zarejestrowany dysponent ma obowiązek powiadomić jednostkę rejestrującą, a jednostka rejestrująca ma obowiązek powiadomić nowego dysponenta o zmianie rejestracji. Poprzedni posiadacz zostanie usunięty z NVR i zwolniony z odpowiedzialności dopiero wówczas, kiedy nowy posiadacz potwierdzi akceptację statusu dysponenta.

Dysponent ponosi odpowiedzialność za pojazdy zarejestrowane na siebie w NVR wynikającą z przepisów prawa oraz, jako podmiot odpowiedzialny za pojazd kolejowy, decyduje o formie jego użytkowania oraz podmiotach eksploatujących pojazd kolejowy, a nie będących jednocześnie dysponentem. Również na dysponencie ciąży obowiązek prowadzenia rejestru dysponenta zgodnie z § 3 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 211).

Dysponent ma również obowiązek wynikający z art. 25ga ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, konieczności zgłaszania „wszelkich zmian danych dotyczących pojazdu kolejowego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem”.

Z uwagi na ustawową definicję dysponenta pojazdu kolejowego oraz nałożenie na niego praw i obowiązków wynikających z pełnionej funkcji, nie jest możliwe przekazanie w formie umowy cywilnoprawnej praw i obowiązków przypisanych do dysponenta na inny podmiot.

Status dysponenta pojazdu kolejowego posiada jedynie podmiot będący właścicielem danego pojazdu lub posiadający prawo do korzystania z niego, wykorzystujący ten pojazd jako środek transportu i figurujący w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych. Z zachowaniem pełnej odpowiedzialności za pojazd wynikającej z przepisów prawa, dysponent może zatem rozporządzać pojazdem kolejowym bez konieczności zgłaszania zmiany danych

o faktycznym posiadaczu pojazdu kolejowego do NVR, w zakresie przysługujących mu uprawnień wynikających ze statusu dysponenta, z zastrzeżeniem, że dane dotyczące znajdującego się w NVR pojazdu powinny odzwierciedlać stan faktyczny.

Zasygnalizować należy, że w państwach członkowskich Unii Europejskiej nie funkcjonuje jednolite podejście w zakresie obowiązku dotyczącego zmiany danych w NVR. Jednocześnie warto zauważyć, że zaprezentowane wyżej stanowisko charakteryzuje się największym poparciem wśród krajów członkowskich UE.