

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Komentarz

redakcja naukowa

Marek Wierzbowski, Paweł Wajda, Marcin Trela

Piotr Combik, Kinga Jaskulak, Karol Kłosowski
Tomasz Libera, Iwona Miedzińska, Mariusz Rypina
Jan Siudecki, Ewa Skorczyńska, Marcin Trela
Paweł Wajda, Marek Wierzbowski, Patrycja Zawadzka

KOMENTARZE

WYDANIE **2**

Komentarze do poszczególnych artykułów napisali:

Piotr Combik – art. 4 pkt 45–48; art. 18, 18d, 22–22e, 22h, rozdział 4b (art. 25u, 25w), rozdział 5a (art. 28a–28n)

Kinga Jaskulak – art. 4 pkt 1e, 1f, 4, 5, 8, 9, 37, 44a, 49

Karol Kłosowski – art. 4 pkt 4a, 19–20b, 22a, 58; rozdział 3 (art. 10–16), rozdział 5b (art. 28p–28pb), art. 29b, 29c, 30f–30h

Tomasz Libera – art. 4 pkt 2–3a

Iwona Miedzińska – art. 4 pkt 9a, 50; rozdział 3a (art. 16a–16g), art. 29d, 29e, 30c, 30d, rozdział 8 (art. 43–51), rozdział 9 (art. 53–57a)

Mariusz Rypina – art. 4 pkt 1–1d, 7, 8a, 9b, 9c, 11, 12, 22, 23, 53, 54, 57, 59; rozdział 2 (art. 5–8), rozdział 2aa (art. 9ma–9mm), art. 29, 29a, 29f–30b, 30e, 31–36, rozdział 6b (art. 36j–36m)

Mariusz Rypina i Kinga Jaskulak – rozdział 6c (art. 36n–36q)

Jan Siudecki – art. 4 pkt 6–6i, 10, 10a, 13–18b, 26–36a, 37a–43, 60–62; art. 17–17f, 18a–18c, 19–21, 22f, 22g, 23–25, rozdział 4a (art. 25a–25ta)

Ewa Skorzynska – rozdział 2b (art. 9n–9ag)

Marcin Treła – art. 4 pkt 36c, 51, 52, 55, 56; rozdział 6a (art. 36a–36i), rozdział 11 (art. 65), rozdział 12 (art. 66)

Paweł Wajda i Marek Wierzbowski – art. 1–3a, rozdział 10 (art. 58–64), rozdział 13 (art. 70–78)

Patrycja Zawadzka – rozdział 7 (art. 37–38g)

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Komentarz

redakcja naukowa

Marek Wierzbowski, Paweł Wajda, Marcin Trela

Piotr Combik, Kinga Jaskulak, Karol Kłosowski

Tomasz Libera, Iwona Miedzińska, Mariusz Rypina

Jan Siudecki, Ewa Skorczyńska, Marcin Trela

Paweł Wajda, Marek Wierzbowski, Patrycja Zawadzka

KOMENTARZE

WYDANIE

2



Wolters Kluwer

WARSZAWA 2022

Stan prawny na 19 kwietnia 2022 r.

Recenzent

Prof. dr hab. Czesław Martysz

Wydawca

Grzegorz Jarecki

Redaktor prowadzący

Paulina Ambroży

Opracowanie redakcyjne

JustLuk

Projekt okładek serii

Wojtek Janikowski, Przemek Dębowski



Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujemy prawo i własność

Więcej na www.legalnakultura.pl

Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2022

ISBN 978-83-8286-221-8

2. wydanie

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 728 313 462

e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Spis treści

Wykaz skrótów	21
Wstęp	43
Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn.: Dz.U. z 2021 r. poz. 1984 ze zm.)	47
Rozdział 1. Przepisy ogólne	49
Art. 1. [Zakres zastosowania regulacji]	49
Art. 2. (uchylony)	55
Art. 3. [Wyłączenia stosowania przepisów ustawy o transporcie kolejowym]	55
Art. 3a. [Wyłączenie stosowania przepisów UE dotyczących praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym]	66
Art. 4. [Definicje]	69
Rozdział 2. Infrastruktura kolejowa	171
Art. 5. [Zadania zarządcy infrastruktury]	171
Art. 5a. [Wyłączenie przepisów o partnerstwie publiczno- -prywatnym]	187
Art. 5b. [Obowiązki zarządcy wobec organizatora publicznego transportu kolejowego]	188
Art. 5c. [Delegacja ustawowa – zakres i tryb udzielania informacji organizatorowi publicznego transportu kolejowego]	189
Art. 6. [Podział linii kolejowych]	191

Art. 7.	[Połączenie linii kolejowych]	196
Art. 8.	[Zwolnienie od opłat z tytułu użytkowania wieczystego]	197
Art. 9.	(uchylony)	199
Rozdział 2a. (uchylony)		200
Art. 9a–9m. (uchylone)		200
Rozdział 2aa. Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy		201
Art. 9ma.	[Warunki dopuszczalności zlecenia wykonywania zadań zarządcy infrastruktury innemu podmiotowi]	201
Art. 9mb.	[Odrębność prawna i niezależność zarządcy infrastruktury]	210
Art. 9mc.	[Zakaz łączenia funkcji u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego]	214
Art. 9md.	[Zakaz otrzymywania premii i wynagrodzeń]	216
Art. 9me.	[Zasady korzystania przez zarządcę infrastruktury i podmioty wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo ze wspólnego systemu teleinformatycznego]	218
Art. 9mf.	[Zakaz wywierania decydującego wpływu na mianowanie i zwalnianie osób podejmujących kluczowe decyzje w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo przez podmioty inne niż zarządca infrastruktury]	220
Art. 9mg.	[Zakaz łączenia funkcji u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego]	222
Art. 9mh.	[Przekazywanie przez zarządcę infrastruktury informacji o wystąpieniu zakłócenia w prowadzeniu ruchu pociągów]	225
Art. 9mi.	[Zasada wykorzystywania uzyskiwanego przez zarządcę infrastruktury dochodu wyłącznie do finansowania działalności własnej tego zarządcy]	226
Art. 9mj.	[Zakaz wzajemnego udzielania pożyczek]	230
Art. 9mk.	[Zasady świadczenia przez podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo usług na rzecz zarządcy infrastruktury]	232

Art. 9ml.	[Odrębna rachunkowość zarządcy infrastruktury wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo]	234
Art. 9mm.	[Umowy o współpracy między zarządcą infrastruktury a przewoźnikami kolejowymi]	236
Rozdział 2b. Szczegółne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych		
Art. 9n.	[Zakres przedmiotowy stosowania przepisów]	241
Art. 9o.	[Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej]	258
Art. 9oa.	[Uzgodnienie kolizji przebiegu sieci]	290
Art. 9p.	[Wyłączenie konieczności uzyskiwania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej]	291
Art. 9q.	[Zawartość decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej]	295
Art. 9r.	[Postępowanie odwoławcze]	313
Art. 9s.	[Skutki wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej]	318
Art. 9t.	[Roszczenie o wykup pozostałej części nieruchomości]	330
Art. 9u.	[Egzekucja obowiązków wynikających z decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej]	333
Art. 9w.	[Rygor natychmiastowej wykonalności]	334
Art. 9x.	[Inne skutki prawne wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej]	343
Art. 9y.	[Odszkodowanie]	345
Art. 9ya.	[Nieodpłatne zajęcie pasa drogowego]	356
Art. 9yb.	[Wycinka drzew lub krzewów]	357
Art. 9yc.	[Wyłączenie stosowania przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych oraz o ochronie przyrody]	358
Art. 9yd.	[Objęcie decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rodzinnych ogrodów działkowych]	359
Art. 9z.	[Zaliczka na poczet odszkodowania]	360
Art. 9aa–9ab.	(uchylone)	361
Art. 9ac.	[Pozwolenie na budowę linii kolejowej]	361
Art. 9ad.	[Przepis odsyłający]	375
Art. 9ae.	[Zakaz nakładania dodatkowych obowiązków]	380
Art. 9af.	[Udzielenie zgody wodnoprawnej]	380

Art. 9ag.	[Zadanie polegające na budowie, przebudowie drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego]	382
Rozdział 3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego		386
Art. 10.	[Pozycja prawnoustrojowa Prezesa UTK]	386
Art. 11.	[Procedura powołania Prezesa UTK]	389
Art. 11a.	[Podejmowanie innych zajęć przez Prezesa UTK; zakaz przynależności do partii politycznej i związku zawodowego]	394
Art. 11b.	[Kadencja i odwołanie Prezesa UTK]	396
Art. 12.	[Urząd Transportu Kolejowego]	399
Art. 13.	[Kompetencje Prezesa UTK]	401
Art. 13a.	[Stosowanie przepisów k.p.a.; wnioski składane w postaci elektronicznej]	413
Art. 13aa.	[Ograniczenie prawa wglądu do materiału dowodowego załączonego do akt sprawy]	414
Art. 13ab.	[Załatwianie spraw za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi]	416
Art. 13ac.	[Prezes UTK jako administrator danych osobowych] ...	419
Art. 13b.	[Decyzje wydawane w przypadku naruszenia przepisów; odwołania do sądu ochrony konkurencji i konsumentów]	420
Art. 13c.	[Rygor natychmiastowej wykonalności; publikacja decyzji]	422
Art. 14.	[Kompetencje Prezesa UTK; tymczasowe środki bezpieczeństwa]	423
Art. 14a.	[Skargi pasażerskie dotyczące rozporządzenia 1371/2007]	426
Art. 14aa.	[Pisemne ostrzeżenie]	429
Art. 14b.	[Ochrona zbiorowych interesów pasażerów]	432
Art. 15.	[Kontrola sprawowana przez Prezesa UTK; żądanie ograniczenia przetwarzania danych osobowych a przebieg kontroli i uprawnienie Prezesa UTK do nałożenia kary]	435
Art. 15a.	[Współpraca z organami regulacyjnymi z innych państw członkowskich UE w zakresie regulacji transportu kolejowego]	438
Art. 15aa.	[Współpraca z organami do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich UE w zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru]	440

Art. 15ab.	[Współpraca z Agencją Kolejową UE]	442
Art. 15b.	[Sprawozdania publikowane przez Prezesa UTK]	444
Art. 16.	[Opłaty za czynności wykonywane przez Prezesa UTK w ramach nadzoru]	445
Rozdział 3a. Rzecznik Praw Pasażera Kolei oraz pozasądowe rozwiązywanie sporów konsumenckich		
Art. 16a.	[Kompetencje Rzecznika]	451
Art. 16b.	[Propozycja rozwiązania sporu]	456
Art. 16c.	[Rzecznik jako podmiot uprawniony do pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich]	457
Art. 16d.	[Powołanie i odwołanie Rzecznika]	462
Art. 16e.	[Postępowanie przed Rzecznikiem]	471
Art. 16f.	[Zespół]	484
Art. 16g.	[Delegacja ustawowa]	488
Rozdział 4. Bezpieczeństwo transportu kolejowego		
Art. 17.	[Podstawowe obowiązki zarządców i przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych]	491
Art. 17a.	[Systemy zarządzania bezpieczeństwem]	500
Art. 17aa.	[Obowiązki informacyjne przewoźnika kolejowego po poważnym wypadku]	511
Art. 17ab.	[Raporty w sprawie bezpieczeństwa]	512
Art. 17ac.	[Delegacja ustawowa – wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)]	515
Art. 17b.	(uchylony)	515
Art. 17c.	[Działalność jednostek oceniających]	515
Art. 17d.	[Autoryzacja bezpieczeństwa i świadectwo bezpieczeństwa]	516
Art. 17e.	[Obowiązek posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa]	519
Art. 17f.	[Świadectwo bezpieczeństwa w zakresie zarządzania infrastrukturą i wykonywania przewozów w metrze]	520
Art. 18.	[Uprawnienia maszynistów]	521
Art. 18a.	[Autoryzacja bezpieczeństwa]	526
Art. 18b.	[Wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa]	534

Art. 18ba.	[Złożenie wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa do Agencji Transportu Kolejowego UE – czynności Prezesa UTK]	537
Art. 18bb.	[Decyzja Prezesa UTK w sprawie wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa; obowiązki informacyjne wobec Agencji Transportu Kolejowego UE]	539
Art. 18bc.	[Aktualizacja lub przedłużenie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa]	540
Art. 18bd.	[Obowiązki informacyjne przewoźnika kolejowego wobec Prezesa UTK – rozpoczęcie przewozów na zmienionych warunkach, zmiany dotyczące kategorii zawodowej pracowników lub typów użytkowanych pojazdów]	542
Art. 18be.	[Nadzór Prezesa UTK w zakresie stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem]	542
Art. 18bf.	[Ograniczenie lub cofnięcie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa]	544
Art. 18c.	[Publikacja w BIP przewodnika dotyczącego wydawania, aktualizacji i przedłużania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa]	546
Art. 18d.	[Szkolenia dla pracowników]	547
Art. 18e–18f.	(uchylone)	551
Art. 19.	[Świadectwo bezpieczeństwa]	551
Art. 20.	[Delegacja ustawowa – warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych]	555
Art. 20a.	[Delegacja ustawowa – procedury techniczne utrzymania i eksploatacji w transporcie kolejowym]	556
Art. 21.	[Odstępstwo od warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji]	557
Art. 22.	[Licencja maszynisty]	558
Art. 22a.	[Rejestry i listy prowadzone przez Prezesa UTK]	573
Art. 22aa.	[Sprostowanie, zmiana danych]	600
Art. 22ab.	[Termin dokonania wpisu]	600
Art. 22ac.	[Decyzja o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności]	601

Art. 22ad.	[Ponowny wpis do rejestru]	601
Art. 22ae.	[Wykreślenie przedsiębiorcy z rejestru]	602
Art. 22b.	[Świadectwo maszynisty]	602
Art. 22c.	[Zwrot kosztów szkolenia; umowa]	627
Art. 22ca.	[Zarządzanie ryzykiem zmęczonego maszynisty]	629
Art. 22d.	[Pracownicy kolejowi]	632
Art. 22e.	[Ocena systemu uzyskiwania licencji maszynisty]	639
Art. 22f.	[Dopuszczenie do eksploatacji]	641
Art. 22g.	[Wykonywanie badań technicznych]	654
Art. 22h.	[Czasowe odstępstwa od wymagań dotyczących personelu kolejowego]	657
Art. 23.	[Zasady dopuszczania do eksploatacji systemów strukturalnych]	658
Art. 23a.	[Wpisy w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR)]	661
Art. 23b.	[Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu]	665
Art. 23c.	(uchylony)	671
Art. 23ca.	[Dążenie przez Prezesa UTK i Agencję Transportu Kolejowego UE do wypracowania wspólnego stanowiska w zakresie oceny dokumentacji dotyczącej postępowania o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu] ...	671
Art. 23d.	[Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu a zezwolenie dla typu pojazdu; deklaracja zgodności z typem]	672
Art. 23e.	[Załączniki do wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu] ...	675
Art. 23f.	(uchylony)	675
Art. 23fa.	[Zapewnienie zgodności pojazdu kolejowego z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei]	676
Art. 23g.	(uchylony)	680
Art. 23h.	[Sukcesja administracyjna uprawnień]	680
Art. 23i.	[Wymóg uzyskania nowego zezwolenia w przypadku modernizacji pojazdu kolejowego]	681
Art. 23j.	[Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM); system utrzymania pojazdu kolejowego]	684

Art. 23k.	[Czynności sprawdzające przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu kolejowego]	693
Art. 24.	[Świadectwo sprawności technicznej]	695
Art. 25.	[Delegacja ustawowa]	698
Rozdział 4a. Warunki zapewnienia interoperacyjności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej		
		700
Art. 25a.	[Podział systemu kolei Unii na podsystemy]	700
Art. 25b.	[Zakres zastosowania ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku do oceny zgodności podsystemów strukturalnych i składników interoperacyjności]	701
Art. 25c.	(uchylony)	702
Art. 25ca.	[Zasady przeprowadzania weryfikacji WE podsystemów strukturalnych i oceny zgodności składników interoperacyjności]	703
Art. 25cb.	[Warunki i tryb przeprowadzania weryfikacji WE podsystemów strukturalnych]	706
Art. 25cba.	[Certyfikat weryfikacji podsystemu]	711
Art. 25cc.	[Warunki i tryb przeprowadzania oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności]	714
Art. 25d.	[Wymagania krajowe w procesie zapewnienia interoperacyjności – lista krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych]	721
Art. 25e.	[Dopuszczanie do eksploatacji podsystemów strukturalnych]	724
Art. 25ea.	[Wniosek o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych związanych z planowaną zabudową urządzeń przytorowych ERTMS]	732
Art. 25f.	[Odstępstwa od obowiązku stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności]	736
Art. 25g.	[Rejestry infrastruktury kolejowej]	739
Art. 25ga.	(uchylony)	741
Art. 25gb.	[Rejestracja pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR)]	741
Art. 25h.	[Autoryzacja jednostek oceniających zgodność]	743
Art. 25i.	[Notyfikacja autoryzowanych jednostek oceniających zgodność]	744

Art. 25ia.	[Uczestnictwo jednostek notyfikowanych w działaniach grupy ds. ERTMS]	745
Art. 25ib.	[Zakaz powiązania wynagrodzenia z liczbą wykonanych ocen zgodności oraz ich wynikami]	746
Art. 25ic.	[Przekazywanie Agencji Kolejowej UE certyfikatów wydawanych przez jednostkę notyfikowaną]	746
Art. 25id.	[Uczestnictwo jednostek notyfikowanych w pracach sektorowej grupy jednostek notyfikowanych]	747
Art. 25ie.	[Wyznaczenie podmiotu do wykonywania zadań jednostki wyznaczonej]	747
Art. 25j.	[Nadzór nad działalnością jednostek notyfikowanych]	752
Art. 25k.	[Modernizacja i odnowienie podsystemów strukturalnych]	753
Art. 25l.	[Opłaty za badania eksploatowanych podsystemów strukturalnych i składników interoperacyjności]	757
Art. 25m.	[Kompetencje Prezesa UTK związane z kontrolą podsystemów strukturalnych i składników interoperacyjności]	758
Art. 25n.	[Określenie strony postępowania w sprawie podsystemu strukturalnego lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami]	759
Art. 25o.	[Kompetencje Prezesa UTK związane z kontrolą jednostek i laboratoriów]	760
Art. 25p.	(uchylony)	761
Art. 25r.	[Obowiązki związane z kontrolą spełniania zasadniczych wymagań przez podsystem strukturalny]	761
Art. 25s.	[Publikacja informacji o działalności jednostek notyfikowanych]	762
Art. 25sa.	[Niespełnianie przez specyfikacje europejskie wymagań w zakresie interoperacyjności systemu kolei]	763
Art. 25t.	(uchylony)	763
Art. 25ta.	[Delegacja ustawowa]	763

Rozdział 4b. Czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne	765
Art. 25u. [Umowa zbiorowa dla pracowników oddelegowanych]	765
Art. 25w. [Wyłączenie stosowania przepisów Kodeksu pracy]	767
Rozdział 5. (uchylony)	768
Art. 26–28. (uchylone)	768
Rozdział 5a. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych	769
Art. 28a. [Skład Komisji]	769
Art. 28b. [Rozkład czasu pracy członków Komisji]	774
Art. 28c. [Odpowiednie stosowanie]	775
Art. 28d. [Obsługa działalności Komisji]	776
Art. 28e. [Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu]	777
Art. 28f. [Procedury]	779
Art. 28g. [Obowiązek zgłaszania wypadków]	780
Art. 28h. [Przebieg postępowania]	781
Art. 28i. [Pomoc innych organów]	787
Art. 28j. [Udział innych podmiotów w postępowaniu]	788
Art. 28ja. [Współpraca międzynarodowa]	789
Art. 28jb. [Program wzajemnych ocen]	789
Art. 28k. [Uczestnicy i świadkowie]	790
Art. 28l. [Raport z postępowania]	791
Art. 28m. [Komisja kolejowa]	796
Art. 28n. [Upoważnienie ustawowe]	798
Art. 28o. (uchylony)	798
Rozdział 5b. Przewozy kolejowe o charakterze użyteczności publicznej	799
Art. 28p. [Umowa o świadczenie usług publicznych]	799
Art. 28pa. [Projekt planu transportowego]	800
Art. 28pb. [Organizator publicznego transportu zbiorowego]	803
Rozdział 5c. (uchylony)	808
Art. 28q–28x. (uchylone)	808
Rozdział 5d. (uchylony)	809
Art. 28y–28z. (uchylone)	809

Rozdział 6. Udostępnianie infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej	810
Art. 29. [Zakres udostępnienia infrastruktury kolejowej]	810
Art. 29a. [Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej]	813
Art. 29b. [Uprzywilejowanie określonego rodzaju przewozów]	817
Art. 29c. [Decyzja o przyznaniu otwartego lub ograniczonego dostępu]	819
Art. 29d. [Umowa o przydzielenie zdolności przepustowej]	831
Art. 29e. [Decyzja w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej]	836
Art. 29f. [Okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów]	841
Art. 30. [Przydzielenie zdolności przepustowej; opracowanie i zmiana rocznego rozkładu jazdy pociągów]	843
Art. 30a. [Skarga do Prezesa UTK na odmowę przydzielenia zdolności przepustowej]	865
Art. 30b. [Zakaz przekazania zdolności przepustowej]	867
Art. 30c. [Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej]	869
Art. 30d. [Decyzja o wykorzystaniu zdolności przepustowej]	876
Art. 30e. [Podanie do publicznej wiadomości rozkładu jazdy pociągów pasażerskich]	882
Art. 30f. [Monitorowanie punktualności pociągów]	889
Art. 30g. [Procedury rozwiązywania sporów]	892
Art. 30h. [Zasady korzystania z drogi kolejowej; plan postępowania na wypadek wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów]	893
Art. 31. [Umowy ramowe]	895
Art. 32. [Regulamin sieci]	912
Art. 33. [Opłaty pobierane przez zarządcę]	924
Art. 34. [Podwyższenie opłaty; ulgi w opłacie podstawowej]	973
Art. 34a. [Negocjacje w zakresie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej]	978
Art. 35. [Delegacja ustawowa]	980
Art. 35a. [Decyzja zarządcy w sprawie stosowania przepisów o udostępnianiu infrastruktury kolejowej]	984
Art. 36. [Wyłączenie stosowania przepisów]	990

Rozdział 6a. Obiekty infrastruktury usługowej	998
Art. 36a. [Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej]	999
Art. 36b. [Wnioskowanie o dostęp do obiektu]	1005
Art. 36c. [Umowa określająca prawa i obowiązki związane ze świadczeniem usług w obiekcie]	1008
Art. 36d. [Skarga do Prezesa UTK na odmowę udostępnienia obiektu]	1011
Art. 36e. [Opłaty za dostęp do obiektu]	1012
Art. 36f. [Regulamin obiektu]	1014
Art. 36g. [Obowiązki przewoźnika kolejowego udostępniającego obiekt]	1022
Art. 36h. [Rejestr obiektów]	1026
Art. 36i. [Wyłączenie stosowania przepisów w przypadku obiektów połączonych wyłącznie z infrastrukturą kolejową]	1029
Rozdział 6b. Stacje pasażerskie i perony	1032
Art. 36j. [Udostępnianie stacji pasażerskiej]	1032
Art. 36k. [Nieodpłatność udostępniania stacji; regulamin korzystania ze stacji; poczekalnie]	1050
Art. 36l. [Nazwa stacji pasażerskiej]	1055
Art. 36la. [Udostępnianie peronów]	1057
Art. 36m. [Delegacja ustawowa – standardy oznakowania stacji pasażerskich]	1058
Rozdział 6c. Współpraca zarządców	1060
Art. 36n. [Umowa o współpracy zarządców]	1060
Art. 36o. [Wspólny portal internetowy]	1064
Art. 36p. [Ustalenia zarządców w sprawie wspólnych zasad i praktyk]	1066
Art. 36q. [Współpraca w ramach Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej]	1067
Rozdział 7. Finansowanie transportu kolejowego	1069
Art. 37. [Gospodarka finansowa zarządców i przewoźników kolejowych]	1069
Art. 37a. [Rejestr aktywów]	1077
Art. 38. [Finansowanie infrastruktury i przewoźników]	1078
Art. 38a. [Dofinansowanie z budżetu państwa; Fundusz Kolejowy]	1084

Art. 38b.	[Dofinansowanie z budżetu jednostki samorządu terytorialnego]	1095
Art. 38ba.	[Procedura przygotowania likwidacji drogi kolejowej]	1097
Art. 38c.	[Program wieloletni]	1100
Art. 38d.	[Decyzja o dofinansowaniu ulgi w opłacie podstawowej]	1111
Art. 38e.	[Określenie przeznaczenia, warunków i trybu udzielania pomocy publicznej]	1111
Art. 38f.	[Plan biznesowy opracowywany przez zarządcę]	1113
Art. 38g.	[Plan biznesowy opracowywany przez przewoźnika kolejowego]	1114
Art. 39–42.	(uchylone)	1114
Rozdział 8. Licencjonowanie transportu kolejowego		1115
Art. 43.	[Licencja przewoźnika]	1115
Art. 44.	[Zwolnienie z obowiązku uzyskania licencji]	1118
Art. 45.	[Organ właściwy w sprawach licencji; forma rozstrzygnięcia w sprawach licencji]	1119
Art. 46.	[Wymagania w zakresie udzielenia licencji przewoźnika]	1123
Art. 47.	[Decyzja w sprawie udzielenia licencji]	1135
Art. 48.	[Decyzja o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia]	1139
Art. 49.	[Okresowe kontrole]	1143
Art. 49a.	[Zawieszenie i cofnięcie licencji]	1144
Art. 49b.	[Powiadomienie Agencji]	1148
Art. 50.	[Opłata za udzielenie licencji]	1148
Art. 51.	[Tryb udzielania licencji]	1150
Art. 51a–52.	(uchylone)	1150
Rozdział 9. Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych		1151
Art. 53.	[Sąsiedztwo linii kolejowych]	1151
Art. 54.	[Delegacja ustawowa]	1161
Art. 55.	[Zasłony odśnieżne, żywopłoty, pasy przeciwpożarowe]	1162
Art. 56.	[Usunięcie drzew i krzewów]	1167

Art. 57.	[Odstępstwo od warunków usytuowania budynków i budowli oraz wykonywania robót ziemnych]	1171
Art. 57a.	[Odstępstwo od odległości i warunków usytuowania drzew i krzewów]	1176
Rozdział 10. Ochrona porządku na obszarze kolejowym		1180
Art. 58.	[Wstęp na obszar kolejowy]	1180
Art. 59.	[Straż ochrony kolei; funkcjonariusze straży ochrony kolei]	1185
Art. 60.	[Stosowanie środków przymusu bezpośredniego i korzystanie z broni palnej przez funkcjonariuszy straży ochrony kolei]	1198
Art. 60a.	[Przetwarzanie danych osobowych przez straż ochrony kolei]	1213
Art. 61.	[Ograniczenie zakresu działania i uprawnień straży ochrony kolei]	1214
Art. 62.	[Współdziałanie straży ochrony kolei z innymi służbami]	1216
Art. 63.	[Ochrona prawna funkcjonariuszy straży ochrony kolei]	1227
Art. 64.	[Podejmowanie innych zajęć zarobkowych]	1230
Rozdział 11. Przepisy karne		1233
Art. 65.	[Wykroczenia]	1233
Rozdział 12. Kary pieniężne		1249
Art. 66.	[Kary pieniężne; egzekucja]	1249
Rozdział 13. Zmiany w przepisach obowiązujących.		
Przepisy przejściowe i końcowe		1306
Art. 67.	[Zmiany w przepisach]	1306
Art. 68.	[Obowiązek spełnienia wymagań przez przewoźników]	1306
Art. 69.	[Obowiązek uzyskania świadectw bezpieczeństwa]	1307
Art. 70.	[Postępowania sądowe]	1307
Art. 71.	[Uprawnienia i postępowania administracyjne]	1307
Art. 72.	[Uprawnienia straży ochrony kolei]	1308
Art. 73.	[Postępowania administracyjne przed Prezesem UTK]	1309
Art. 74.	[Urząd Transportu Kolejowego]	1309
Art. 75.	[Urząd Transportu Kolejowego]	1311
Art. 76.	[Utrata mocy obowiązującej]	1312
Art. 77.	[Data stosowania]	1313

Art. 77a. [Moment derogowania]	1314
Art. 78. [Wejście w życie]	1315
 Załączniki	 1317
 Bibliografia	 1329
 O Redaktorach i Autorach	 1341

Wykaz skrótów

Akty prawne

- decyzja
85/368/EWG – decyzja Rady 85/368/EWG z 16.07.1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej (Dz.Urz. UE L 199, s. 56), utraciła moc
- decyzja
2007/756 – decyzja Komisji 2007/756/WE z 9.11.2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz.Urz. UE L 305, s. 30, ze zm.), utraciła moc
- decyzja
2010/17 – decyzja Komisji 2010/17/WE z 29.10.2009 r. w sprawie przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. UE L 8, s. 17)
- decyzja
2010/713 – decyzja Komisji 2010/713/UE z 9.11.2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.Urz. UE L 319, s. 1)

decyzja 2011/665	– decyzja wykonawcza Komisji 2011/665/UE z 4.10.2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.Urz. UE L 264 s. 32, ze zm.)
decyzja 2011/765	– decyzja Komisji 2011/765/UE z 22.11.2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. UE L 314, s. 36)
decyzja 2018/1614	– decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z 25.10.2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.Urz. UE L 268, s. 53)
decyzja nr 768/2008	– decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady 768/2008/WE z 9.07.2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.Urz. UE L 218, s. 82)
dyrektywa 92/106	– dyrektywa Rady 92/106/EWG z 7.12.1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.Urz. WE L 368, s. 38)
dyrektywa 2001/14	– dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26.02.2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectwa bezpieczeństwa (Dz.Urz. UE L 75, s. 29, ze zm.), utraciła moc
dyrektywa 2004/49	– dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.04.2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca 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.Urz. UE L 164, s. 44, ze zm.), utraciła moc
- dyrektywa 2005/47 – dyrektywa Rady 2005/47/WE z 18.07.2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz.Urz. UE L 195, s. 15)
- dyrektywa 2007/59 – dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.Urz. UE L 315, s. 51, ze zm.)
- dyrektywa 2008/57 – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z 17.06.2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.Urz. UE L 191, s. 1, ze zm.), utraciła moc
- dyrektywa 2012/34 – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z 21.11.2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.Urz. UE L 343, s. 32, ze zm.)
- dyrektywa 2016/797 – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z 11.05.2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.Urz. UE L 138, s. 44, ze zm.)
- dyrektywa 2016/798 – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z 11.05.2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.Urz. UE L 138, s. 102, ze zm.)

dyrektywa 2016/2370	– dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z 14.12.2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz.Urz. UE L 352, s. 1)
dyrektywa maszynistowska	– dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.Urz. UE L 315, s. 51, ze zm.)
k.c.	– ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2020 r. poz. 1740 ze zm.)
k.k.	– ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2021 r. poz. 2345 ze zm.)
k.k.s.	– ustawa z 10.09.1999 r. – Kodeks karny skarbowy (Dz.U. z 2022 r. poz. 859)
Konstytucja RP	– Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.04.1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze zm.)
k.p.	– ustawa z 26.06.1974 r. – Kodeks pracy (Dz.U. z 2020 r. poz. 1320 ze zm.)
k.p.a.	– ustawa z 14.06.1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.)
k.p.c.	– ustawa z 17.11.1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 1805 ze zm.)
k.p.k.	– ustawa z 6.06.1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 2021 r. poz. 534 ze zm.)
k.p.s.w.	– ustawa z 24.08.2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz.U. z 2021 r. poz. 457 ze zm.)
k.s.h.	– ustawa z 15.09.2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2020 r. poz. 1526 ze zm.)
k.w.	– ustawa z 20.05.1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2021 r. poz. 2008 ze zm.)

nowelizacja u.u.i.ś.	– ustawa z 30.03.2021 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 784)
nowelizacja z 25.06.2009 r.	– ustawa z 25.06.2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 214, poz. 1658 ze zm.), utraciła moc
nowelizacja z 30.08.2013 r.	– ustawa z 30.08.2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 1152), utraciła moc
nowelizacja z 15.01.2015 r.	– ustawa z 15.01.2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 200)
nowelizacja z 7.07.2016 r.	– ustawa z 7.07.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1257), utraciła moc
nowelizacja z 16.11.2016 r.	– ustawa z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1923), utraciła moc
nowelizacja z 22.03.2018 r.	– ustawa z 22.03.2018 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 927)
nowelizacja z 9.01.2020 r.	– ustawa z 9.01.2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 462)
nowelizacja z 13.02.2020 r.	– ustawa z 13.02.2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 400), utraciła moc
nowelizacja z 30.03.2021 r.	– ustawa z 30.03.2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 780)
nowelizacja z 23.07.2021 r.	– ustawa z 23.07.2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 1556)
p.g.g.	– ustawa z 9.06.2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz.U. z 2021 r. poz. 1420 ze zm.)

p.g.k.	– ustawa z 17.05.1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz.U. z 2021 r. poz. 1990 ze zm.)
p.o.ś.	– ustawa z 27.04.2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.)
p.p.s.a.	– ustawa z 30.08.2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U. z 2022 r. poz. 329 ze zm.)
pr. bank.	– ustawa z 29.08.1997 r. – Prawo bankowe (Dz.U. z 2021 r. poz. 2439 ze zm.)
pr. bud.	– ustawa z 7.07.1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.)
pr. lot.	– ustawa z 3.07.2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2020 r. poz. 1970 ze zm.)
pr. ośw.	– ustawa z 14.12.2016 r. – Prawo oświatowe (Dz.U. z 2021 r. poz. 1082 ze zm.)
pr. przed.	– ustawa z 6.03.2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2021 r. poz. 162 ze zm.)
pr. przew.	– ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2020 r. poz. 8)
pr. tel.	– ustawa z 16.07.2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz.U. z 2021 r. poz. 576 ze zm.)
pr. up.	– ustawa z 28.02.2003 r. – Prawo upadłościowe (Dz.U. z 2020 r. poz. 1228 ze zm.)
pr. wod.	– ustawa z 20.07.2017 r. – Prawo wodne (Dz.U. z 2021 r. poz. 2233 ze zm.)
p.r.d.	– ustawa z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 450 ze zm.)
p.z.p.	– ustawa z 11.09.2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1129 ze zm.)
r.BIP	– rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 18.01.2007 r. w sprawie Biuletynu Informacji Publicznej (Dz.U. Nr 10, poz. 68)

-
- r.b.l.m. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 3.04.2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (Dz.U. z 2019 r. poz. 340)
- r.b.l.p. – rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z 30.05.1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz.U. z 2016 r. poz. 2067 ze zm.)
- r.f.s.o.k. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 6.10.2004 r. w sprawie szczegółowych warunków, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei, zasad oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz trybu i jednostek upoważnionych do orzekania o tej zdolności (Dz.U. Nr 232, poz. 2332 ze zm.)
- r.l.m. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 10.02.2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. z 2019 r. poz. 2373)
- RODO – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27.04.2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.Urz. UE L 119, s. 1)
- RODO.z.p. – ustawa z 14.12.2018 r. o ochronie danych osobowych przetwarzanych w związku z zapobieganiem i zwalczaniem przestępczości (Dz.U. z 2019 r. poz. 125)
-

- r.o.l. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 22.10.2009 r. w sprawie opłaty za udzielenie licencji i licencji tymczasowej na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego (Dz.U. Nr 196, poz. 1515)
- r.o.s.o.k. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 14.07.2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei (Dz.U. Nr 164, poz. 1718)
- r.o.sz. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 23.10.2014 r. w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów (Dz.U. poz. 1566 ze zm.)
- r.o.w.r.k. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18.07.2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2015 r. poz. 360 ze zm.)
- r.p.b.r.k. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 11.01.2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. poz. 101)
- r.p.p.o.k. – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 6.04.2021 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych (Dz.U. poz. 723)
- r.p.w. – rozporządzenie z 16.03.2016 r. Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 369)

r.r.j.	– rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10.04.2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz.U. z 2018 r. poz. 202)
r.r.p.p.k.	– rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 25.04.2017 r. w sprawie organizacji instytucji Rzecznika Praw Pasażera Kolei oraz postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich (Dz.U. poz. 893)
r.ś.m.	– rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 10.02.2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U. poz. 212 ze zm.)
r.u.i.k.	– rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7.04.2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. poz. 755 ze zm.)
r.u.p.k.	– rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z 25.05.2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz.U. poz. 1033)
r.w.l.k.	– rozporządzenie Rady Ministrów z 17.04.2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 552 ze zm.)
r.w.t.	– rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151, poz. 987 ze zm.)
r.w.t.b.	– rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12.04.2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2019 r. poz. 1065 ze zm.)
rozporządzenie 2013/402	– rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z 30.04.2021 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.Urz. UE L 121, s. 8, ze zm.)

- rozporządzenie 2015/10 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/10 z 6.01.2015 r. w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 870/2014 (Dz.Urz. UE L 3, s. 34)
- rozporządzenie 2015/171 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z 4.02.2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.Urz. UE L 29, s. 3)
- rozporządzenie 2015/909 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z 12.06.2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.Urz. UE L 148, s. 17)
- rozporządzenie 2015/1100 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z 7.07.2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz.Urz. UE L 181, s. 1)
- rozporządzenie 2016/424 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z 9.03.2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz.Urz. UE L 81, s. 1)
- rozporządzenie 2016/545 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/545 z 7.04.2016 r. w sprawie procedury i kryteriów dotyczących umów ramowych o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (Dz.Urz. UE L 94, s. 1)
- rozporządzenie 2016/919 – rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z 27.05.2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.Urz. UE L 158, s. 1, ze zm.)
- rozporządzenie 2017/2177 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z 22.11.2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz.Urz. UE L 307, s. 1)

- rozporządzenie 2018/545 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z 4.04.2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz.Urz. UE. L 90, s. 66)
- rozporządzenie 2018/761 – rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/761 z 16.02.2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz.Urz. UE L 129, s. 16, ze zm.)
- rozporządzenie 2018/762 – rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z 8.03.2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz.Urz. UE L 129, s. 26, ze zm.)
- rozporządzenie 2018/763 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z 9.04.2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz.Urz. UE L 129, s. 49, ze zm.)
- rozporządzenie 2018/867 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/867 z 13.06.2018 r. ustanawiające regulamin Rad Odwoławczych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (Dz.Urz. UE L 149, s. 3)

- rozporządzenie 2018/1795** – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1795 z 20.11.2018 r. ustanawiające procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz.Urz. UE L 294, s. 5)
- rozporządzenie 2019/250** – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/250 z 12.02.2019 r. w sprawie wzorów deklaracji WE i certyfikatów dotyczących składników inter-operacyjności i podsystemów kolei w oparciu o model deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz w oparciu o procedury weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011 (Dz.Urz. UE L 42, s. 9, ze zm.)
- rozporządzenie 2019/515** – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/515 z 19.03.2019 r. w sprawie wzajemnego uznawania towarów zgodnie z prawem wprowadzonych do obrotu w innym państwie członkowskim oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 764/2008 (Dz.Urz. UE L 91, s. 1)
- rozporządzenie 2019/777** – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 z 16.05.2019 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylające decyzję wykonawczą 2014/880/UE (Dz.Urz. UE L 139I, s. 312)
- rozporządzenie 2019/779** – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z 16.05.2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/201 (Dz.Urz. UE L 139I, s. 360, ze zm.)

- rozporządzenie 2020/424 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/424 z 19.03.2020 r. w sprawie przekazywania Komisji informacji dotyczących niestosowania specyfikacji technicznych interoperacyjności zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 (Dz.Urz. UE L 84, s. 20)
- rozporządzenie 2020/777 – rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/777 z 12.06.2020 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/763 w odniesieniu do dat rozpoczęcia stosowania i niektórych przepisów przejściowych w wyniku przedłużenia terminu transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 (Dz.Urz. UE L 188, s. 1)
- rozporządzenie nr 36/2010 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z 3.12.2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. UE L 13, s. 1, ze zm.)
- rozporządzenie nr 139/2004 – rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z 20.01.2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz.Urz. UE L 24, s. 1)
- rozporządzenie nr 913/2010 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z 22.09.2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.Urz. UE L 276, s. 22, ze zm.)
- rozporządzenie nr 1025/2012 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z 25.10.2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.Urz. UE L 316, s. 12)

- rozporządzenie nr 1191/69 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z 26.06.1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej (Dz.Urz. UE L 156, s. 1, ze zm.), utraciło moc
- rozporządzenie nr 1370/2007 – rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.Urz. UE L 315, s. 1, ze zm.)
- rozporządzenie nr 1371/2007 – rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE L 315, s. 14)
- rozporządzenie stanowiskowe – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 11.01.2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. poz. 101)
- specustawa COVID-19 – ustawa z 2.03.2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2021 r. poz. 2095 ze zm.)
- TSI – rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z 18.11.2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.Urz. UE L 356, s. 228, ze zm.)
- u. ochr. przyr. – ustawa z 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2022 r. poz. 916)
- u.b.a. – ustawa z 21.05.1999 r. o broni i amunicji (Dz.U. z 2020 r. poz. 955 ze zm.)

u.b.p.	– ustawa z 8.07.2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowl przeciwpowodziowych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1812)
u.d.e.	– ustawa z 18.07.2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz.U. z 2020 r. poz. 344)
u.d.i.p.	– ustawa z 6.09.2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2022 r. poz. 902)
u.d.p.	– ustawa z 21.03.1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.)
u.e.j.	– ustawa z 29.06.2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących (Dz.U. z 2021 r. poz. 1484)
u.euro	– ustawa z 7.09.2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (Dz.U. z 2020 r. poz. 2008)
u.f.i.t.l.	– ustawa z 16.12.2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz.U. z 2021 r. poz. 688)
u.f.k.	– ustawa z 16.12.2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 146)
u.f.p.	– ustawa z 27.08.2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 305 ze zm.)
u.g.k.	– ustawa z 20.12.1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. z 2021 r. poz. 679)
u.g.n.	– ustawa z 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2021 r. poz. 1899 ze zm.)
u.g.r.	– ustawa z 3.02.1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1326 ze zm.)
u.i.d., epizodyczna ustawa drogowa	– ustawa z 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 176)
u.i.l.	– ustawa z 12.02.2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz.U. z 2021 r. poz. 1079)

u.i.m.	– ustawa z 5.07.2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz.U. z 2021 r. poz. 1538)
u.i.t.r.	– ustawa z 24.04.2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz.U. z 2021 r. poz. 1836)
u.i.w.SARS	– ustawa z 16.04.2020 r. o szczególnych instrumentach wsparcia w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 (Dz.U. z 2022 r. poz. 376)
u.k.PKP	– ustawa z 8.09.2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. z 2021 r. poz. 146 ze zm.)
u.k.r.b.	– ustawa z 21.10.2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. z 2021 r. poz. 541 ze zm.)
u.KRK	– ustawa z 24.05.2000 r. o Krajowym Rejestrze Karnym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1709)
u.KRS	– ustawa z 20.08.1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 112 ze zm.)
u.k.w.h.	– ustawa z 6.07.1982 r. o księgach wieczystych i hipotece (Dz.U. z 2019 r. poz. 2204 ze zm.)
u.l.	– ustawa z 28.09.1991 r. o lasach (Dz.U. z 2022 r. poz. 672)
u.l.u.	– ustawa z 28.07.2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1301)
umowa zbiorowa	– dyrektywa Rady 2005/47/WE z 18.07.2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie, uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz.Urz. UE L 195, s. 15)

u.o.a.n.	– ustawa z 20.07.2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1461)
UODO	– dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z 27.04.2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchyłająca decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW (Dz.Urz. UE L 119, s. 89)
u.o.k.k.	– ustawa z 16.02.2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2021 r. poz. 275)
u.o.m.	– ustawa z 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2022 r. poz. 457)
u.o.o.m.	– ustawa z 22.08.1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz.U. z 2021 r. poz. 1995)
u.o.p.	– ustawa z 24.08.1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U. z 2021 r. poz. 869 ze zm.)
u.o.p.z.	– ustawa z 28.10.2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (Dz.U. z 2020 r. poz. 358)
u.o.r.	– ustawa z 29.09.1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 2021 r. poz. 217 ze zm.)
u.o.s.	– ustawa z 16.11.2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2021 r. poz. 1923 ze zm.)
u.o.z.	– ustawa z 23.07.2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2022 r. poz. 840)
u.o.z.o.p.	– ustawa z 23.08.2001 r. o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców (Dz.U. z 2020 r. poz. 1669), utraciła moc

u.p.e.a.	– ustawa z 17.06.1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. z 2020 r. poz. 1427 ze zm.)
u.p.g.s.p.	– ustawa z 8.05.1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz.U. z 2022 r. poz. 445 ze zm.)
u.p.o.l.	– ustawa z 12.01.1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1170 ze zm.)
u.p.p.p.	– ustawa z 19.12.2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz.U. z 2022 r. poz. 407)
u.p.r.s.k.	– ustawa z 23.09.2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz.U. poz. 1823)
u.p.s.w.n.	– ustawa z 20.07.2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. z 2022 r. poz. 574 ze zm.)
u.p.t.n.	– ustawa z 19.08.2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 756 ze zm.)
u.p.t.z.	– ustawa z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1371 ze zm.)
u.p.z.p.	– ustawa z 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2022 r. poz. 503)
u.s.c.	– ustawa z 21.11.2008 r. o służbie cywilnej (Dz.U. z 2021 r. poz. 1233 ze zm.)
u.s.g.	– ustawa z 8.03.1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2022 r. poz. 559)
u.s.o.	– ustawa z 7.09.1991 r. o systemie oświaty (Dz.U. z 2021 r. poz. 1915 ze zm.)
u.s.o.z.n.r.	– ustawa z 13.04.2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2022 r. poz. 5)
u.s.p.	– ustawa z 24.07.2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (Dz.U. z 2022 r. poz. 273)
u.s.t.	– ustawa z 7.05.2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz.U. z 2022 r. poz. 884)
ustawa Kolej Plus	– ustawa z 9.01.2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 462)

-
- ustawa o Policji – ustawa z 6.04.1990 r. o Policji (Dz.U. z 2021 r. poz. 1882 ze zm.)
- ustawa o Straży – ustawa z 12.10.1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. Granicznej z 2021 r. poz. 1486 ze zm.)
- u.s.u.s. – ustawa z 13.10.1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 423 ze zm.)
- u.str.g. – ustawa z 29.08.1997 r. o strażach gminnych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1763)
- u.s.w. – ustawa z 5.06.1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2022 r. poz. 547)
- u.ś.p.b.b. – ustawa z 24.05.2013 r. o środkach przymusu bezpieczeństwa i broni palnej (Dz.U. z 2019 r. poz. 2418 ze zm.)
- u.t.k. – ustawa z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1984 ze zm.)
- u.u.i.ś. – ustawa z 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.)
- u.u.i.ś.z. – ustawa z 30.03.2021 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 2373 ze zm.)
- u.z.n.k. – ustawa z 16.04.1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2020 r. poz. 1913 ze zm.)
- u.z.p.p.r. – ustawa z 6.12.2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2021 r. poz. 1057)
- zalecenie 2011/766 – zalecenie Komisji 2011/766/UE z 22.11.2011 r. w sprawie procedury uznawania jednostek szkoleniowych i egzaminatorów maszynistów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. UE L 314, s. 41)
-

- zalecenie 2014/897 – zalecenie Komisji 2014/897/UE z 5.12.2014 r. w sprawie kwestii związanych z dopuszczaniem do eksploatacji i użytkowaniem podsystemów strukturalnych i pojazdów na podstawie dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE i 2004/49/WE (Dz.Urz. UE L 355, s. 59)
- zalecenie 2018/C 253/01 – zalecenie Komisji 2018/C 253/01 z 18.07.2018 r. w sprawie wytycznych dotyczących zharmonizowanego wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym w Unii (Dz.Urz. UE C 253, s. 1)

Czasopisma i publikatory

- Dz.Urz. MliB – Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury i Budownictwa
- GSiP – Gazeta Sądowa i Penitencjarna
- EPS – Europejski Przegląd Sądowy
- FK – Finanse Komunalne
- IKAR – Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny
- OSNP – Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych
- PiP – Państwo i Prawo
- Prok. i Pr. – Prokuratura i Prawo
- PUG – Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego
- Sam. Teryt. – Samorząd Terytorialny
- St. Iur. – Studia Iuridica

Inne

- ADR – *alternative dispute resolution* – alternatywne metody rozstrzygania sporów
- CSM – wspólne metody oceny bezpieczeństwa

CST	– wspólne cele bezpieczeństwa
decyzja PBLK	– decyzja o pozwoleniu na budowę linii kolejowej
decyzja ULICP	– decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego
decyzja ULLK	– decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej
decyzja ZRID	– decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej
ECM	– podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego
EOG	– Europejski Obszar Gospodarczy
ERATV	– europejski rejestr dopuszczonych typów pojazdów
ERTMS	– Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
ETS/TSUE	– Europejski Trybunał Sprawiedliwości / Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
GUS	– Główny Urząd Statystyczny
Komisja	– Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
NSA	– Naczelny Sąd Administracyjny
OIU	– obiekt infrastruktury usługowej
PKP PLK S.A.	– PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
pockm	– pociągokilometr
RINF	– krajowy rejestr infrastruktury
RPO	– Rzecznik Praw Obywatelskich
RPPK	– Rzecznik Praw Pasażera Kolei
SA	– sąd apelacyjny
SOK	– służba ochrony kolei
SOKiK	– Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
SR	– sąd rejonowy
TK	– Trybunał Konstytucyjny
TSI CCS	– Technical Specifications for Interoperability Control Command and Signalling
TSI Loc&Pas	– Technical Specifications for Interoperability Locomotives & Passengers
TSI OPE	– Technical Specifications for Interoperability Operation and Traffic Management

TSI WAG	– Technical Specifications for Interoperability Rolling Stock – Freight Wagons
WPIK	– wieloletni program inwestycji kolejowych
WSA	– wojewódzki sąd administracyjny

Wstęp

Codziennie na polskiej kolei uruchamianych jest średnio 4761 pociągów pasażerskich oraz 1217 pociągów towarowych. Każdego dnia z usług transportu kolejowego korzysta średnio ponad 573 000 pasażerów, a przewożonych jest 611 000 ton ładunków – i to mimo spadków liczby podróży i przewożonych towarów będących efektem pandemii COVID-19 (dane z podsumowania roku 2020 przygotowanego przez Urząd Transportu Kolejowego). Czasem niejasne i niespójne prawo może mieć wpływ na sprawne funkcjonowanie podmiotów działających na rynku transportu kolejowego oraz prowadzić do podważenia zaufania obywateli do sprawności funkcjonowania państwa. W swojej codziennej pracy często stykam się ze skutkami nieprecyzyjnych i niedostosowanych do rzeczywistości przepisów. Niniejszy komentarz opracowany przez ekspertów z zakresu transportu kolejowego może stanowić przydatne narzędzie i być dobrym przewodnikiem w odkodowaniu prawnych zawiłości i zagadnień związanych z funkcjonowaniem systemu kolejowego.

W naszym kraju bardzo ważnym aktem prawnym dla tegoż systemu jest ustawa o transporcie kolejowym. Jej obecnie obowiązująca wersja została uchwalona 28.03.2003 r. i weszła w życie 1.06.2003 r. Przez ponad 18 lat obowiązywania ten akt prawny doczekał się kilkudziesięciu zmian i nowelizacji.

Jaki to akt prawny? Z pewnością zauważalne jest w nim jedno: podział na część dotyczącą interoperacyjności systemu kolei, personelu kolejowego

wego, bezpieczeństwa i część regulacyjną, na które dodatkowo nakładają się kwestie interoperacyjności, nadzoru oraz bardzo ważnej kwestii dotyczącej praw pasażerów kolei. Ponadto ustawa reguluje zasady i tryb funkcjonowania Prezesa UTK, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, komisji kolejowych, straży ochrony kolei, Rzecznika Praw Pasażerów Kolei, a także szczególnych zasad i warunków przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych oraz ochrony porządku na obszarze kolejowym. Z pewnością jest to akt prawny coraz bardziej obszerny, w szczególności jeżeli uświadomimy sobie liczbę oraz zakres związanych z nim rozporządzeń wykonawczych.

W ostatnim czasie doszło do istotnych nowelizacji i zmian w ustawie o transporcie kolejowym, np. wdrożono IV pakiet kolejowego, i to zarówno w filarze technicznym, jak i regulacyjnym.

Wejście w życie aktów prawnych tworzących tzw. IV pakiet kolejowy w znaczący sposób przeorganizowało wiele istotnych dla kolejnictwa procesów z zakresu bezpieczeństwa kolejowego i interoperacyjności. Nowy podział kompetencji między Agencją Kolejową Unii Europejskiej a krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa pociągnął za sobą zmiany wielu procedur, do których firmy działające na rynku kolejowym powinny się dostosować. Uruchomienie filaru regulacyjnego skutkuje wieloma zmianami wpływającymi na funkcjonowanie zarządców infrastruktury, przewoźników, aplikantów i operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz Prezesa UTK. Rozszerzono uprawnienia nadzorcze Prezesa UTK, wprowadzone zostały istotne zmiany w przepisach dotyczących udzielania licencji, zasad przyznawania otwartego dostępu. Określone zostały również zasady zapewnienia niezależności zarządców infrastruktury kolejowej.

Na uwagę zasługuje także nowelizacja dokonana na mocy ustawy z 23.07.2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 1556). Od 1 stycznia 2023 r. egzaminy na licencję maszynisty oraz pierwsze świadectwo maszynisty przeprowadzał będzie Prezes UTK. Dotychczasowa forma egzaminu na świadectwo maszynisty zostanie rozszerzona o zadanie na symulatorze pojazdu kolejowego. W tym celu

powstanie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, wyposażone w nowoczesne sale egzaminacyjne oraz trzy symulatory pozwalające na egzaminowanie maszynistów we wszystkich kategoriach świadectwa. Powstanie także prowadzony przez Prezesa UTK rejestr egzaminatorów – osób, które będą uprawnione do przeprowadzania egzaminów zarówno z ramienia Prezesa UTK, jak i w ośrodkach szkolenia, które powstaną na bazie ośrodków szkolenia i egzaminowania.

Wszyscy jesteśmy świadomi zalet, jakie oferuje transport kolejowy. Jest to efektywny, niskoemisyjny, energooszczędny, przyjazny dla środowiska oraz generujący niskie koszty społeczne środek transportu. Dostrzega to Unia Europejska – w ramach Europejskiego Zielonego Ładu opracowano wiele inicjatyw mających na celu promowanie kolei jako niskoemisyjnej i zrównoważonej gałęzi transportu. Kolej jako środek transportu z najniższą emisyjnością CO₂ może odegrać istotną rolę w uczynieniu Europy bardziej przyjaznej środowisku naturalnemu.

O ile współczesne społeczeństwo jest świadome, jaki wpływ na środowisko ma wybór środka transportu, którym się podróżuje, o tyle wciąż wiele jest do zrobienia w kwestii dostępności podróży koleją. Kolej musi sprostać wielu czekającym na nią wyzwaniom oraz stale rosnącym oczekiwaniom klientów. Współczesny pasażer spodziewa się już nie tylko lepszej infrastruktury technicznej, punktualnego i nowoczesnego pociągu, ładnych dworców, lecz także wdrożenia całej palety innowacyjnych rozwiązań technologicznych wpływających na całość usług okołokolejowych.

Pandemia COVID-19 pokazała, że w warunkach niespotykanego na dotychczasową skalę kryzysu kolej okazała się jednym z bezpieczniejszych i pewnych środków transportu. Pociągi gwarantowały swobodny przepływ osób i towarów w komunikacji krajowej, a co bardziej istotne – także międzynarodowej.

W obliczu zachodzących zmian klimatycznych znaleźliśmy się w idealnym momencie, aby w pełni wykorzystać istotne atuty, jakie posiada

zarówno osobowy, jak i towarowy transport kolejowy w konkurowaniu o klientów i przewóz ładunków. Jednak rewolucja transportowa może zostać zrealizowana tylko wtedy, gdy na poziomie krajowym i europejskim docenimy ten olbrzymi potencjał, jaki drzemie w transporcie kolejowym. Sygnały płynące z rynku kolejowego pozwalają wierzyć, że mimo trudności ten rodzaj transportu stanie się przyszłością gospodarki. Rosnące zainteresowanie świadczeniem usług przewozu osób i rzeczy to najlepszy dowód na to, jak szerokie perspektywy otwarte są przed kolejami.

Życzę inspirującej lektury.

dr inż. Ignacy Góra

Prezentowane poglądy autorów poszczególnych rozdziałów niniejszego komentarza do ustawy o transporcie kolejowym nie mogą być utożsamiane z poglądami organów publicznych czy podmiotów rynku kolejowego, w jakich autorzy są zatrudnieni. Nie stanowią one również oficjalnego stanowiska tych organów czy wiążącej wykładni przepisów prawa.

USTAWA

z dnia 28 marca 2003 r.

o transporcie kolejowym¹

(tekst jedn.: Dz.U. z 2021 r. poz. 1984; zm.: Dz.U. z 2022 r. poz. 727)

¹ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża:

- 1) dyrektywę Rady 92/106/EWG z 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.Urz. WE L 368 z 17.12.1992, str. 38);
- 2) dyrektywę Rady 2005/47/WE z 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz.Urz. UE L 195 z 27.07.2005, str. 15);
- 3) dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, Dz.Urz. UE L 184 z 25.06.2014, str. 11, Dz.Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 22 oraz Dz.Urz. UE L 97 z 08.04.2019, str. 1);
- 4) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, Dz.Urz. UE L 67 z 12.03.2015, str. 32, Dz.Urz. UE L 159 z 16.06.2016, str. 23, Dz.Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1 oraz Dz.Urz. UE L 295 z 14.11.2017, str. 69);
- 5) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44 oraz Dz.Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27);
- 6) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, Dz.Urz. UE L 59 z 07.03.2017, str. 41, Dz.Urz. UE L 317 z 09.12.2019, str. 115, Dz.Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27 oraz Dz.Urz. UE L 352 z 22.10.2020, str. 1).

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

Art. 1. [Zakres zastosowania regulacji]

Przepisy ustawy określają:

- 1) zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania;
 - 1a) gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy infrastruktury kolejowej;
 - 2) zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;
 - 3) warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
 - 3a) warunki zapewnienia interoperacyjności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 4) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego;
 - 5) szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach;
 - 6) czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne;
 - 7) zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym.
1. Komentowany przepis określa podmiotowy i przedmiotowy zakres zastosowania regulacji².

² Tak również: M. Stolorz, *Uwagi na tle regulacji i statusu prawnego „kolei przyszłości”*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2020/8(9), s. 27.

2. Ustawa o transporcie kolejowym jest podstawową regulacją, która ma fundamentalne znaczenie dla istnienia i funkcjonowania całego sektora transportu kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa ta ma walor regulacji systemowej (*legi generalis*) dla całego transportu kolejowego odbywającego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i jako taka może być z powodzeniem postrzegana jako swoista konstytucja krajowego rynku kolejowego.
3. Komentowany akt prawny nie ma charakteru regulacji autonomicznej i wyłącznej. Funkcjonowanie rynku kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest jednocześnie przedmiotem regulacji wielu innych aktów zarówno prawa krajowego (np. Kodeksu cywilnego, Prawa przedsiębiorców, ustawy z 31.03.2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych³), jak i prawa unijnego (np. dyrektywy oraz rozporządzenia tworzące tzw. cztery pakiety kolejowe).
4. Prawodawca, określając zakres podmiotowy i przedmiotowy stosowania komentowanej ustawy, zastosował zabieg sprowadzający się do wskazania najważniejszych obszarów funkcjonowania krajowego rynku kolejowego, które to obszary zostały poddane regulacji ustawowej.
5. Użyte w treści art. 1 u.t.k. sformułowania są w znacznym stopniu zbieżne z nazwami poszczególnych rozdziałów ustawy. Wypada przy tym podkreślić, że ustawodawca nie zadbał o to, by treść art. 1 u.t.k. odpowiadała w pełni i idealnie nazewnictwu poszczególnych rozdziałów ustawy.
6. Jakkolwiek treść art. 1 u.t.k. mogłaby wskazywać, że zawarty tamże katalog zagadnień będących przedmiotem regulacji ma charakter zamknięty, to nie jest tak w rzeczywistości. Przykładowo nie zostały w nim wymienione – będące przedmiotem regulacji ustawy o transporcie kolejowym – takie zagadnienia jak pozycja prawnoustrojowa i kompetencje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

³ Dz.U. z 2021 r. poz. 756.

7. Regulacja transportu kolejowego odbywa się przy wykorzystaniu instrumentów właściwych dla prawa administracyjnego, cywilnego oraz pomocniczo prawa karnego. Analiza norm ustawy prowadzi do konkluzji, że dominującą metodą regulacji jest metoda administracyjnoprawna. Jak się wydaje, zastosowanie tej metody jest zabiegiem celowym z co najmniej kilku powodów. Po pierwsze, jest to wyraz respektowania przez prawodawcę krajowego zobowiązań związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej. Ustawa o transporcie kolejowym stanowi bowiem implementację do systemu prawa krajowego postanowień licznych dyrektyw unijnych tworzących tzw. cztery pakiety kolejowe. Po drugie, specyfika funkcjonowania rynku transportu kolejowego czyni niejednokrotnie koniecznym to, by powstałe w praktyce tego rynku problemy były rozwiązywane przy wykorzystywaniu właściwych dla prawa administracyjnego. Można bowiem wyobrazić sobie, że w obliczu hipotetycznego braku możliwości dokonywania administracyjnoprawnej ingerencji w prawo własności (możliwości dokonywania wywłaszczenia) niektóre inwestycje w obszarze infrastruktury kolejowej nie mogłyby być w ogóle realizowane, czy to z uwagi na przeszkody natury prawnej, czy to z uwagi na przeszkody natury ekonomicznej. Po trzecie wreszcie, zapewnienie – leżącego w interesie społecznym – bezpieczeństwa ruchu kolejowego nie może być pozostawione wyłącznie w gestii podmiotów prywatnych, stosujących w swoim działaniu co do zasady prywatnoprawne instrumenty oddziaływania czy też wykorzystujących mechanizm tzw. niewidzialnej ręki rynku. Materia ta wymaga bowiem bezwzględnie władczej ingerencji uprawnionych organów administracji publicznej, realizowanej w ramach stosunku administracyjnoprawnego.
8. Komentowana ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża:
- dyrektywę Rady 92/106/EWG z 7.12.1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi⁴;
 - dyrektywę Rady 2005/47/WE z 18.07.2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską

⁴ Dz.Urz. WE L 368, s. 38.

Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym⁵;

- dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty⁶;
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z 21.11.2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego⁷;
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z 11.05.2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej⁸;
- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z 11.05.2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei⁹.

9. Gdy mowa o implementacji dyrektyw unijnych do porządku krajowego, celowe jest zwrócenie uwagi na następujące zjawisko. Praktyka regulacji rynku kolejowego pokazuje, iż rzeczona implementacja niejednokrotnie odbywa się odmiennie w poszczególnych państwach członkowskich, czego bezpośrednim rezultatem jest zarówno odmienny sposób wypracowywania celu określonego w treści dyrektyw, jak i odmienna praktyka regulacyjna właściwych organów administracji publicznej. Jakkolwiek w obrębie Unii Europejskiej występuje jednolity rynek kolejowy, to poszczególne jego części składowe są regulowane częstokroć w odmienny sposób w poszczególnych państwach członkowskich. Przy czym różnice te niejednokrotnie mają bardzo poważny i daleko sięgający charakter. Zjawisko to zasługuje na – jak się wydaje – negatywną ocenę. Utrudnia ono bowiem wypracowanie jednolitego modelu regulacji rynku kolejowego w Unii Europejskiej, co z kolei – z uwagi

⁵ Dz.Urz. UE L 195, s. 15.

⁶ Dz.Urz. UE L 315, s. 51, ze zm.

⁷ Dz.Urz. UE L 343, s. 32, ze zm.

⁸ Dz.Urz. UE L 138, s. 44, ze zm.

⁹ Dz.Urz. UE L 138, s. 102, ze zm.

na występujące ryzyko polityczne – ma negatywny wpływ na decyzje gospodarcze podejmowane tak przez przewoźników kolejowych, jak i przez zarządców infrastruktury. Te ostatnie instytucje zainteresowane są bowiem prowadzeniem swojej działalności w otoczeniu regulacyjnym charakteryzującym się łatwym do zarządzania poziomem ryzyka politycznego i prawnego. Wskazać przy tym należy, iż powyższe zjawisko zostało ograniczone poprzez coraz częstszą regulację europejskiego, jednolitego rynku kolejowego za pomocą rozporządzeń unijnych, które obowiązują w całości i których przepisy podlegają bezpośredniemu stosowaniu we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej. Wskazać przy tym należy, że rozporządzenie unijne może zawierać klauzule zobowiązujące państwa członkowskie do podjęcia działań implementacyjnych (wydania odpowiednich aktów normatywnych), jednakże państwa członkowskie nie mogą – chyba że co innego stanowi rozporządzenie – podejmować działań na rzecz wykonania rozporządzenia, których przedmiotem byłyby zmiana znaczenia lub uzupełnienie jego przepisów¹⁰, co sprzyja ujednolicaniu regulacji rynku kolejowego w obrębie Unii Europejskiej.

10. Celowe jest także zwrócenie uwagi na niejednokrotnie mało precyzyjny charakter samych postanowień aktów prawa unijnego, jak też – w rezultacie – aktów porządku krajowego stanowiących implementację rzeczonych aktów do porządku krajowego, skutkujący poważnymi problemami na etapie stosowania tych regulacji i poszukiwania rozwiązań problemów narosłych w praktyce funkcjonowania rynku kolejowego (przykładowo istnieją poważne rozbieżności co do ustalenia składników rekompensaty przy umowie o świadczenie usług publicznych; por. szerzej komentarz do art. 28p).
11. W naszej ocenie najbardziej właściwą metodą (techniką) transpozycji wyżej powołanych dyrektyw do krajowego porządku normatywnego powinno być wykorzystanie przez prawodawcę krajowego meto-

¹⁰ Wyrok NSA z 8.01.2015 r., II GSK 915/13, LEX nr 1769768; wyrok ETS z 10.10.1973 r., 34/73, *Fratelli Variola S.p.A. przeciwko Amministrazione italiana delle Finanze*, EU:C:1973:101; wyrok ETS z 18.02.1970 r., 40/69, *Firma Paul G. Bollmann przeciwko Hauptzollamt Hamburg-Oberelbe*, EU:C:1970:12.

dy transpozycji dosłownej (tzw. formuła *copy-out*)¹¹. Należy bowiem w tym kontekście pamiętać o tym, że jakiekolwiek rozszerzenie zakresu obowiązków, które zostaną nałożone na pośrednich adresatów dyrektywy, może prowadzić do dochodzenia przez tych adresatów zarówno pośredniego skutku dyrektyw, jak i odpowiedzialności odszkodowawczej przed sądami krajowymi i unijnymi. Ponadto należy przypomnieć, że w przypadku zastosowania harmonizacji zupełnej każde dodatkowe wykroczenie poza standard określony w dyrektywie będzie stanowić naruszenie prawa unijnego.

12. Należy przy tym pamiętać, że prawo Unii należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwia się ono temu, by prawo krajowe regulujące odpowiedzialność cywilną uzależniało prawo jednostek do uzyskania odszkodowania z tytułu szkody poniesionej wskutek naruszenia prawa Unii przez państwo członkowskie od mniej surowych przesłanek niż przewidziane w prawie Unii¹².
13. Warte podkreślenia jest także to, że wskazane problemy nie zawsze mogą być rozwiązywane w drodze tzw. prounijnej wykładni prawa krajowego, a zatem wykładni przepisów prawa krajowego, która polega na dokonywaniu przez właściwe organy administracji publicznej i sądy – powszechne i administracyjne – takiej interpretacji przepisów prawa krajowego, która zapewni osiągnięcie celu wynikającego z norm prawa unijnego.
14. Wskazane problemy są dodatkowo potęgowane – w obrębie polskiego rynku kolejowego – przez niewielką praktykę regulacyjną właściwych organów administracji publicznej, niewielkie zainteresowanie doktryny prawa materią komentowanej ustawy, jak też relatywnie niewielką praktykę orzeczniczą czy to sądów administracyjnych, czy to sądów powszechnych oraz bardzo techniczny charakter komentowanej regu-

¹¹ Zob. np.: P. Bogdanowicz, *Kilka uwag w związku z transpozycją „dyrektyw zamówieniowych” do prawa polskiego*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2016/7, s. 16; H. Zanthaki, *Quality of Legislation: Focus on Smart EU and Post-Smart Transposition*, „The Theory and Practice of Legislation” 2014/2(3), s. 338.

¹² Tak wyrok TS z 8.07.2021 r., C-120/20, EU:C:2021:553.

lacji, gdzie wykładnia przepisów komentowanej ustawy wymaga częstokroć posiadania odpowiedniej wiedzy technicznej. Tytułem przykładu warto powołać to, że w orzecznictwie sądów administracyjnych trafnie przyjmuje się, że pojęcia inwestycji dotyczącej linii kolejowej nie można utożsamiać z samą linią kolejową. Przygotowanie inwestycji dotyczącej linii kolejowej, w rozumieniu art. 9n u.t.k., może obejmować przedsięwzięcia, które są związane ściśle z linią kolejową i są konieczne do zrealizowania¹³.

15. Na szczeblu Unii Europejskiej trwały dyskusje odnośnie do modelu regulacji rynku kolejowego. W szczególności prowadzony był dyskurs w zakresie wypracowania rozwiązania modelowego dotyczącego swobody prawodawcy krajowego w regulacji rynku. Prowadzono przy tym działania nakierowane na udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy rynek kolejowy powinien być poddany wyłącznej kompetencji regulacyjnej organów Unii Europejskiej, czy też mamy mieć tutaj do czynienia z równoległą kompetencją regulacyjną organów Unii Europejskiej i prawodawców krajowych. Jak się wydaje, z uwagi na zapewnienie tożsamyh możliwości w zakresie funkcjonowania oraz rozwoju jednolitego rynku kolejowego aktualnie przeważa model regulacji tego rynku w oparciu o równoległe działania regulacyjne podejmowane przez organy Unii Europejskiej i prawodawców krajowych.

Art. 2. (uchylony)

Art. 3. [Wyłączenia stosowania przepisów ustawy o transporcie kolejowym]

1. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;

¹³ Por. m.in. wyrok NSA z 31.08.2011 r., II OSK 1181/11, LEX nr 1151821; wyrok WSA w Warszawie z 11.02.2011 r., IV SA/Wa 2249/10, LEX nr 995569; wyrok WSA w Warszawie z 4.09.2020 r., IV SA/Wa 3075/19, LEX nr 3084086.

- 2) transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrz-zakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną;
 - 3) transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 3 pkt 2 i ust. 3a;
 - 4) transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych o szerokości toru mniejszej niż 300 mm;
 - 5) transportu wykonywanego z wykorzystaniem urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.
2. Przepisów rozdziałów 2, 2aa–4b, 5a, 5b i 6–12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d i pkt 3–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 38a–38ba, nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej.
3. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 2b, 4a, 4b, 5b, 6–6b, 7 i 10 oraz art. 17a–17ac, art. 18a–18d, art. 23–23b, art. 23ca–23c, art. 23fa i art. 23h–23k, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d, pkt 1a lit. b i pkt 2–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej i przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy, w tym do bocznic kolejowych będących infrastrukturą prywatną.
4. Przepisów rozdziałów 6, 7 i 9 nie stosuje się do infrastruktury kolejowej znajdującej się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni.
5. Przepisów rozdziałów 2aa, 4a, 5b i 6–6c oraz art. 5 ust. 3, 3a, 3c, 3d i 6, art. 13 ust. 1, art. 17a–17ac, art. 18a–18d, art. 23–23b, art. 23ca–23c, art. 23fa, art. 23h–23k i art. 59–64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.
6. Przepisów rozdziałów 2b, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a–17ac oraz art. 18a–18d, z wyjątkiem art. 38ba, nie stosuje się do bocznic kole-

jowych niebędących infrastrukturą prywatną oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.

7. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6–9 i 12 oraz art. 23–23b, art. 23ca–23c. art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do metra. Przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio.

8. Przepisów rozdziałów 4a oraz art. 23–23b, art. 23ca–23c. art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.

9. Przepisów rozdziału 4a oraz art. 23–23b, art. 23ca–23c. art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do:

- 1) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;
- 2) pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego.

1. Prawodawca w treści komentowanego przepisu wprowadził szereg wyłączeń od stosowania przepisów ustawy o transporcie kolejowym w zakresie określonych rodzajów transportu szynowego. W ust. 1 wskazano rodzaje transportu szynowego, do którego zastosowania nie znajdują – co do zasady (pewne wyjątki od tej zasady wynikają bowiem z pkt 1 i 3 tego ustępu) – żadne przepisy komentowanej ustawy. W ust. 2–9 wskazano natomiast przypadki, w których nie stosuje się jedynie enumeratywnie wymienionych przepisów (w tym zawartych w całych rozdziałach) ustawy, lecz stosuje się pozostałe jej przepisy. Należy jednak mieć na uwadze, że nie jest to kompletna lista wszystkich takich przypadków przewidzianych w ustawie, pewne wyłączenia zawarto bowiem także w dalszych jej przepisach. Najlepszym tego przykładem jest art. 36, ale także art. 36i komentowanej ustawy.
2. Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1 u.t.k. przepisów ustawy nie stosuje się do tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b określających szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, które stosuje się odpowiednio

do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym. Przepis ten stanowi transpozycję do polskiego systemu prawa wyłączeń określonych w art. 2 ust. 2 lit. b dyrektywy 2016/798¹⁴. Wskazać przy tym należy, iż umożliwienie stosowania przepisów rozdziału 2b w procesie przygotowania oraz realizacji inwestycji w zakresie linii tramwajowych położonych poza pasami drogowymi dróg publicznych miało na celu przyspieszenie prowadzenia prac przygotowawczych w toku realizacji inwestycji infrastrukturalnych w tym zakresie¹⁵. Pojęcie linii tramwajowej zdefiniowano w art. 4 pkt 2d ustawy. Pojęcie samego tramwaju nie zostało w ustawie zdefiniowane. Należy je zatem rozumieć zgodnie ze znaczeniem językowym, przy wykorzystaniu definicji zawartych w przepisach odrębnych, jak rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/643 z 18.04.2018 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz.Urz. UE L 112, s. 1) czy rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 2.03.2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. Nr 65, poz. 344).

3. Ponadto przepisów ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 2 u.t.k., nie stosuje się do transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną. Chodzi tutaj w szczególności o zakłady o charakterze produkcyjnym, dystrybucyjnym, jak również przetwórczym. Ustawodawca wyraźnie przy tym podkreślił, że zazwyczaj będą to zakłady górnicze. Jak wskazał dodatkowo WSA w Gliwicach w wyroku z 9.03.2011 r.¹⁶, nie można bowiem mówić o publicznym charakterze transportu kolejowego w przypad-

¹⁴ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, IX kadencja, druk sejm. nr 933.

¹⁵ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, IX kadencja, druk sejm. nr 43.

¹⁶ Por. wyrok WSA w Gliwicach z 9.03.2011 r., I SA/GI 1242/10, LEX nr 990635.

ku, gdy dana infrastruktura kolejowa przeznaczona jest do użytku jej właściciela, w celu wykonywania przewozów rzeczy wyłącznie dla jego własnych potrzeb. Tego rodzaju transport można nazwać transportem na potrzeby wewnątrzzakładowe, jako transport, w ramach jednego przedsiębiorstwa, np. z miejsca produkcji do miejsca zbytu.

4. Przepisów ustawy o transporcie kolejowym, w świetle art. 3 ust. 1 pkt 3 u.t.k., nie stosuje się do transportu linowego (napowietrznego) i linowo-terenowego (fenikulary, tramwaje linowe). Pojęcie transportu linowego zostało zdefiniowane w art. 4 ust. 1 pkt 21 u.p.t.z. jako przewóz osób środkiem transportu poruszającym się za pomocą napowietrznej liny ciągnącej, natomiast transportu linowo-terenowego – w art. 4 ust. 1 pkt 22 tej ustawy – jako przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub po jednej szynie za pomocą liny napędowej. Do tych form transportu szynowego znajdują zastosowanie wyłącznie przepisy art. 10 ust. 3 pkt 2 i ust. 3a u.t.k. Oznacza to, że w odniesieniu do transportu linowego i linowo-terenowego w szczególności stosuje się przepisy ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku w zakresie nadzoru Prezesa UTK nad urządzeniami kolei linowych, modyfikacji urządzeń kolei linowych wymagających nowego zezwolenia oraz podsystemów i elementów bezpieczeństwa (względem których stosowane są przepisy rozporządzenia 2016/424). Jak wskazał przy tym Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie w wyroku z 14.11.2014 r., „regulacje te uznać zatem należy za sytuujące działalność polegającą na utrzymywaniu i eksploatacji kolei linowych poza zakresem zadań publicznych”¹⁷.
5. Wyłączono również, na podstawie art. 3 ust. 1 pkt 4 u.t.k., stosowanie przepisów ustawy do transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych o szerokości toru mniejszej niż 300 mm. Celem tego wyłączenia było klarowne określenie statusu kolejek parkowych, jak również kolejek ogrodowych, jako środków transportu, do których w żadnym przypadku nie znajdują zastosowania przepisy ustawy o transporcie kolejowym. Ustawodawca uznał bowiem, że niezasadne i niepropor-

¹⁷ Wyrok WSA w Krakowie z 14.11.2014 r., II SAB/Kr 349/14, LEX nr 1601268.

cyjonalne byłoby stosowanie przepisów przedmiotowej ustawy w odniesieniu do tych form transportu z uwagi na stosunkowo bezpieczny charakter oraz istnienie istotnych odrębności w stosunku do transportu kolejowego w zakresie wielkości oraz relatywnie niskiej prędkości osiągniętych przez kolejki parkowe oraz ogrodowe¹⁸.

6. Zgodnie z dodanym na mocy ustawy z 24.02.2022 r. o zmianie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 727), która weszła w życie z dniem 19.04.2022 r., przepisów komentowanej ustawy nie stosuje się także do transportu wykonywanego z wykorzystaniem urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.

Jak wskazano w uzasadnieniu projektu ustawy nowelizującej, wyłączenie to wynika ze zgłaszanych sygnałów dotyczących planów budowy pierwszych urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie (tzw. *monorail*) lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, a także innych, które obecnie nie są używane w transporcie linowo-terenowym czy kolejowym¹⁹. Ustawa z 24.02.2022 r. rozszerzyła kompetencje Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego o wykonywanie dozoru technicznego nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanymi z tym przewozem urządzeniami technicznymi, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym (biorąc pod uwagę dotychczasowy zakres zadań, jak również wiedzę i doświadczenie pracowników Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie dozoru technicznego, w szczególności nad osobowymi i towarowymi kolejami linowymi,

¹⁸ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym, VIII kadencja, druk sejm. nr 2263.

¹⁹ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym, IX kadencja, druk sejm. nr 1999.

należy uznać, że jest to najwłaściwsza jednostka również do wykonywania dozoru technicznego nad urządzeniami do przewozu osób lub rzeczy poruszającymi się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, innymi niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym). Jednocześnie, dla zachowania spójności przepisów prawa i przekazania nadzoru nad tymi urządzeniami Transportowemu Dozorowi Technicznemu, wyłączyła w tym zakresie stosowanie przepisów komentowanej ustawy. Dzięki takim rozwiązaniom możliwe będzie rozpoczęcie procesu realizacji przedsięwzięć m.in. kolei jednoszynowej – *monorail* (środek transportu poruszający się na jednej szynie, po torach położonych na estakadach i przebiegających ponad terenem zabudowanym i istniejącymi ciągami komunikacyjnymi, co umożliwia prowadzenie trasy kolei jednoszynowej nad obszarami silnie zurbanizowanymi, tj. w wielkich miastach i aglomeracjach miejskich) czy kolei magnetycznej (pociągi Maglev, w przypadku których brak fizycznego kontaktu pojazdu z szyną). Przewiduje się przy tym, że po powstaniu w Polsce pierwszych systemów transportu poruszającego się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, na podstawie doświadczeń zebranych z ich wdrożenia i eksploatacji, kolejnym krokiem będzie ustanowienie bardziej szczegółowych wymogów technicznych dla powstających tego typu systemów. Obecnie brak przy tym regulacji prawnych (w tym przepisów technicznych) na poziomie Unii Europejskiej, regulujących wymagania w zakresie budowy i eksploatacji przedmiotowych urządzeń²⁰.

7. W odniesieniu do infrastruktury nieczynnej ustawodawca zdecydował, że nie stosuje się przepisów rozdziałów 2, 2aa–4b, 5a, 5b i 6–12 u.t.k. Zakres ten obejmuje prawie wszystkie przepisy ustawy (poza rozdziałami 1 i 13). Wyjątkiem od wskazanego wyłączenia jest stosowanie do infrastruktury nieczynnej art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d i pkt 3–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 38a–38ba u.t.k. Pojęcie infrastruktury nieczynnej zostało zdefiniowane w art. 4 pkt 1b u.t.k.

²⁰ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym, IX kadencja, druk sejm. nr 1999.

8. W art. 3 ust. 3 u.t.k. wskazano, że przepisy rozdziałów 2, 2aa, 2b, 4a, 4b, 5b, 6–6b, 7 i 10 oraz art. 17a–17ac, 18a–18d, 23–23b, 23ca–23c, 23fa i 23h–23k u.t.k. nie mają zastosowania do infrastruktury prywatnej i przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy, w tym do bocznic kolejowych będących infrastrukturą prywatną. Jednocześnie do infrastruktury prywatnej i przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy, w tym do bocznic kolejowych będących infrastrukturą prywatną, stosowane będą przepisy art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d, pkt 1a lit. b, pkt 2–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g u.t.k. O pojęciu infrastruktury prywatnej zob. komentarz do art. 4 pkt 1c.
9. W ust. 4 art. 3 u.t.k. ustawodawca wskazał, że przepisy rozdziałów 6, 7 i 9 ustawy nie znajdują zastosowania do infrastruktury kolejowej znajdującej się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni. Warto mieć na uwadze, że choć wyłączone tu zastosowanie przepisów rozdziału 6 dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, to jednak do infrastruktury kolejowej znajdującej się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni zastosowanie znajdują m.in. przepisy rozdziału 6a dotyczące obiektów infrastruktury usługowej.
10. Zgodnie z ust. 5 komentowanego artykułu do kolei wąskotorowych nie stosuje się przepisów rozdziałów 2aa, 4a, 5b i 6–6c ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 5 ust. 3, 3a, 3c, 3d i 6, art. 13 ust. 1, art. 17a–17ac, 18a–18d, 23–23b, 23ca–23c, 23fa, 23h–23k i 59–64 u.t.k. Chodzi tu przy tym o kolej o prześwicie od 300 mm włącznie do wartości mniejszej niż 1435 mm. Koleją wąskotorową, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 1d ustawy, jest bowiem kolej, której tory mają szerokość mniejszą niż 1435 mm, natomiast w myśl ust. 1 pkt 5 komentowanego artykułu żadnych przepisów ustawy nie stosuje się do transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych o szerokości toru mniejszej niż 300 mm.
11. W oparciu o wyłączenie z art. 3 ust. 6 u.t.k. przepisów rozdziałów 2b, 5b, 7 (z wyjątkiem jednak art. 38ba regulującego procedurę likwidacji drogi

kolejowej, który znajdzie zastosowanie) i 10 oraz art. 17a–17ac i 18a–18d, ustawy nie stosuje się do bocznic kolejowych niebędących infrastrukturą prywatną oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy. O pojęciu bocznic kolejowej zob. komentarz do art. 4 pkt 10, a o pojęciu infrastruktury prywatnej – komentarz do art. 4 pkt 1c ustawy.

12. Zgodnie z ust. 7 komentowanego artykułu do metra nie stosuje się przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6–9 i 12 oraz art. 23–23b, 23ca–23c, 23fa i 23h–23k u.t.k., natomiast przepisy rozdziałów 2b i 10 ustawy stosuje się odpowiednio. Samo pojęcie metra nie zostało przy tym w ustawie zdefiniowane. Można również wskazać, że na potrzeby statystyki transportu kolejowego w art. 3 ust. 1 pkt 8 rozporządzenia 2018/643 metro (znane także jako *subway*, *metropolitan railway* lub *underground*) zdefiniowano jako kolej elektryczną przeznaczoną do transportu pasażerów, o zdolności przepustowej umożliwiającej obsługę ruchu o dużym nasileniu oraz charakteryzującą się wyłącznymi prawami drogi, wielowagonowymi pociągami, dużą prędkością i dużym przyspieszeniem, złożonym systemem sygnalizacji, jak również brakiem skrzyżowań jednopoziomowych, w celu umożliwienia wysokiej częstotliwości kursowania pociągów oraz dużego obciążenia peronu. Metro charakteryzują ponadto rozmieszczone blisko siebie stacje, co zwykle oznacza odległość 700–1200 m między stacjami. „Duża prędkość” odnosi się do porównania z tramwajami i koleją miejską oraz oznacza w tym przypadku około 30–40 km/h na krótszych odcinkach i 40–70 km/h na dłuższych odcinkach.

Wskazać przy tym warto na postanowienie NSA z 1.12.2020 r., w którym sąd ten stwierdził, że: „W art. 3 pkt 7 [powinno być odwołanie do art. 3 ust. 7 – przyp. aut.] ustawy o transporcie kolejowym ustawodawca przewidział dwa sposoby stosowania przepisów tej ustawy do metra – części przepisów nie stosuje się w ogóle, natomiast część przepisów tej ustawy należy stosować odpowiednio, co polega na stosowaniu wprost, z odpowiednimi modyfikacjami lub braku stosowania. Norma z art. 3 pkt 7 [powinno być odwołanie do art. 3 ust. 7 – przyp. aut.] ustawy o transporcie kolejowym nie wymienia jednak wszystkich przepisów tej ustawy, co oznacza, że pozostałe przepisy tej ustawy sto-

suje się wprost (w tym zacytowane wyżej ustawowe definicje). Stanowisko Prezydenta m.st. Warszawy jest w tym zakresie prawidłowe. Wśród wyłączeń z art. 3 pkt 7 [powinno być odwołanie do art. 3 ust. 7 – przyp. aut.] ustawy o transporcie kolejowym wymieniono rozdział 6b «Stacje pasażerskie i perony». Nie oznacza to jednak, że brak możliwości stosowania przepisów rozdziału 6b ustawy o transporcie kolejowym do metra, skutkuje również brakiem możliwości stosowania przepisów tej ustawy na potrzeby ustalenia właściwości regionalnego dyrektora ochrony środowiska w tej sprawie. Przepisy rozdziału art. 6b [powinno być odwołanie do rozdziału 6b – przyp.] ustawy o transporcie kolejowym dotyczą bowiem udostępniania stacji pasażerskiej, warunków braku odpłatności udostępniania stacji, regulaminu korzystania ze stacji, poczekalni, nazwy stacji pasażerskiej, udostępniania peronów oraz delegacji ustawowej odnośnie standardów oznakowania stacji pasażerskich. W tym zakresie przepisy ustawy o transporcie kolejowym nie mają zastosowania do planowanej w tej sprawie stacji metra²¹.

13. Kolejne wyłączenie dotyczy sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii (zob. art. 4 pkt 26 i załącznik nr 1a do ustawy) i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, oraz przewoźników kolejowych prowadzących działalność tylko w obrębie tych sieci kolejowych. Zgodnie z art. 3 ust. 8 u.t.k. w odniesieniu do wskazanych sieci kolejowych zrezygnowano ze stosowania przepisów rozdziału 4a (warunki zapewnienia interoperacyjności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej) oraz art. 23–23b, 23ca–23c, 23fa i 23h–23k u.t.k. Przedmiotowe wyłączenie konieczności stosowania przepisów odnoszących się do aspektu zapewnienia interoperacyjności dla oznaczonej grupy podmiotów eksploatujących określone sieci kolejowe stanowi efekt relatywnie niewielkiej skali działalności prowadzonej we wskazanym obszarze, jak również nikłego wpływu na osiągnięcie kompatybilności technicznej systemu kolei w ramach Unii Europejskiej na skutek wprowadzenia komento-

²¹ Postanowienie NSA z 1.12.2020 r., II OW 126/20, LEX nr 3092995; postanowienie NSA z 1.12.2020 r., II OW 127/20, LEX nr 3092952.

wanego wyłączenia²². Wyłączenie to koresponduje przy tym z wyłączeniem przewidzianym w art. 2 ust. 2 lit. c dyrektywy 2016/798.

Warto zauważyć, że odrębne od wynikającego z art. 3 ust. 8 u.t.k. wyłączenie stosowania poszczególnych jej przepisów w odniesieniu do przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego przez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych:

- 1) wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym albo
 - 2) przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych
- przewidziano w art. 5 ust. 3b (szerzej na ten temat – zob. komentarz do art. 5).

14. Zgodnie z art. 3 ust. 9 u.t.k. do infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego, a także do pojazdów historycznych, turystycznych oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego nie znajdują zastosowania przepisy rozdziału 4a oraz art. 23–23b, 23ca–23c, 23fa i 23h–23k u.t.k. Celem przedmiotowego przepisu jest m.in. umożliwienie poruszania się po sieci kolejowej pojazdów historycznych i turystycznych²³. Pojazdy historyczne siłą rzeczy nie będą spełniać współczesnych wymogów interoperacyjności (zdefiniowanej w art. 4 pkt 29 u.t.k. jako zdolność systemu kolei Unii do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności) czy warunków zezwoleń na wprowadzanie pojazdów kolejowych do obrotu. O pojęciach pojazdu historycznego oraz pojazdu turystycznego zob. komentarz do art. 4 pkt 6h i 6i.

²² Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, VIII kadencja, druk sejm. nr 840.

²³ Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym, VIII kadencja, druk sejm. nr 2263.

Nie sposób przy tym nie zauważyć, że omawiane tu wyłączenie w odniesieniu do infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych jedynie do użytku lokalnego pokrywa się częściowo z wyłączeniem przewidzianym w ust. 8 komentowanego artykułu.

Art. 3a. [Wyłączenie stosowania przepisów UE dotyczących praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym]

Przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1371/2007/WE”, z wyjątkiem przepisów art. 4, art. 5, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29 tego rozporządzenia, nie stosuje się do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób.

1. Komentowany przepis ustawy wyłącza zastosowanie przepisów rozporządzenia nr 1371/2007 w odniesieniu do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób. Rozporządzenie nr 1371/2007 zawierało przepisy mające na celu ochronę praw pasażerów korzystających z transportu kolejowego, a także podniesienie jakości i efektywności świadczenia kolejowych usług pasażerskich, tak aby zwiększyć w stosunku do innych środków transportu udział przewozów realizowanych z wykorzystaniem transportu kolejowego.
2. Przedmiotowy przepis stanowi przy tym realizację przez prawodawcę krajowego przewidzianej w art. 2 ust. 5 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 1371/2007 (z zastrzeżeniem przepisów wymienionych w ust. 3 tego artykułu) kompetencji do zwolnienia ze stosowania przepisów tego rozporządzenia miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich²⁴, co nastąpiło w ramach nowelizacji

²⁴ D. Dąbrowski, *Podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć pasażera*, „Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2018/7(7), s. 54.

z 25.06.2009 r.²⁵ W efekcie do świadczenia usług pasażerskich w zakresie miejskich, podmiejskich i regionalnych przewozów kolejowych nie znajdują zastosowania normy rozporządzenia nr 1371/2007 dotyczące informacji odnoszących się do podróży oraz systemów rezerwacji, zaliczek, kwestionowania odpowiedzialności, odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie, utratę połączeń i odwołanie pociągu, odszkodowań za spóźnienie, pomocy w sytuacji spóźnienia pociągu, odszkodowań za sprzęt osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub inny specjalistyczny sprzęt, jak również współpracy między organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów. Wynika to z odmiennego uregulowania zagadnień dotyczących ochrony pasażerów w ruchu kolejowym w zakresie świadczenia usług dalekobieżnych od regulacji ochrony praw pasażerów w zakresie miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób²⁶.

W art. 3a u.t.k. wprowadzono także wyjątek od wyłączenia stosowania przepisów rozporządzenia nr 1371/2007 do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób przez wskazanie, że przepisy art. 4, 5, 8 ust. 1, art. 9, 11, 12, 16, 19, 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, 23, 24, 26, 27, 28 i 29 rozporządzenia nr 1371/2007 stosuje się do kolejowych osobowych przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych. Przepisy rozporządzenia nr 1371/2007 znajdujące zastosowanie do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób²⁷ odnoszą się do regulacji umowy transportu, przewozu rowerów w pociągu, informacji dotyczących podróży, dostępności biletów, bile-

²⁵ Wyrok NSA z 8.01.2015 r., II GSK 915/13, LEX nr 1769768; wyrok WSA w Warszawie z 20.02.2013 r., VII SA/Wa 2045/12, LEX nr 1805889.

²⁶ Tak: motyw 26 rozporządzenia 1371/2007, zgodnie z którym: „Miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie mają inny charakter niż usługi dalekobieżne. Dlatego państwa członkowskie powinny mieć możliwość udzielania czasowych zwolnień ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia dla miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich, z wyjątkiem niektórych przepisów, które powinny mieć zastosowanie do wszelkich kolejowych usług pasażerskich w całej Wspólnocie”; por. także wyrok TS z 22.11.2012 r., C-136/11, Westbahn Management GmbH przeciwko ÖBB Infrastruktur AB, EU:C:2012:740, oraz wskazane w jego motywach orzecznictwo; por. także wyrok WSA w Warszawie z 11.03.2021 r., VI SA/Wa 2248/20, LEX nr 3200149.

²⁷ Wyrok WSA w Warszawie z 20.02.2013 r., VII SA/Wa 2045/12, LEX nr 1805889.

tów bezpośrednich i rezerwacji, odpowiedzialności przewoźników wobec pasażerów oraz za bagaże, a także posiadania przez przewoźników odpowiedniej polisy ubezpieczeniowej w tym zakresie czy zasad dotyczących zwrotu kosztów biletu oraz zmiany trasy. Dodatkowo w odniesieniu do kolejowych osobowych przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych znajdują zastosowanie przepisy rozporządzenia nr 1371/2007 mające na celu ochronę praw osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych w zakresie prawa do przewozu, sposobów przekazywania informacji dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dostępności stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, a także regulacji kwestii pomocy na stacjach kolejowych oraz warunków udzielania takiej pomocy. Ponadto do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób zastosowanie znajdują przepisy dotyczące zapewnienia przez przewoźników odpowiednich środków niezbędnych do zagwarantowania osobistego bezpieczeństwa pasażerom, umożliwienia pasażerom możliwości składania skarg, opracowywania norm jakości obsługi pasażerów oraz informowania pasażerów o przysługujących im prawach.

Zauważyć również warto, że Trybunał Konstytucyjny uznał, że art. 3a u.t.k. w zakresie, w jakim bezterminowo wyłącza w odniesieniu do kolejowych osobowych przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych stosowanie przepisu art. 21 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007, odnoszącego się do zapewnienia przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców stacji dostępności stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, jest zgodny z art. 69 (statuującym dyrektywę udzielania przez władze publiczne pomocy osobom niepełnosprawnym) w zw. z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej²⁸. Trybunał Konstytucyjny *explicite* wskazał, że: „Art. 3a ustawy z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2013 r. poz. 1594, z 2014 r. poz. 644, 768 i 962 oraz z 2015 r.

²⁸ Wyrok TK z 7.07.2015 r., K 47/12, OTK-A 2015, Nr 7, poz. 99. LEX nr 1753973.

poz. 200) w zakresie, w jakim bezterminowo zwalnia ze stosowania art. 21 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE L 315 z 3.12.2007, s. 14) do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób, jest zgodny z art. 69 w związku z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej”.

Art. 4. [Definicje]

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1) infrastruktura kolejowa – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy;

Pojęcie infrastruktury kolejowej jest kluczowe dla regulacji rynku kolejowego. Określenie, jakie elementy wchodzi w skład infrastruktury kolejowej, jest niezbędne dla ustalenia zakresu obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej na niedyskryminujących zasadach, co jest jednym z podstawowych celów dyrektywy 2012/34.

Infrastrukturę kolejową stanowią elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy – „Wykaz elementów infrastruktury kolejowej”, który co do zasady stanowi odpowiednik załącznika I do dyrektywy 2012/34.

Zgodnie z załącznikiem nr 1 do ustawy w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub innej drogi kolejowej lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka, w tym tłuczeń i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;

- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynieryjne: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;
- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11.

Jest to katalog zamknięty.

Jak wskazano wprost na wstępie załącznika nr 1 do ustawy, nie wszystkie wyżej wymienione elementy będą zaliczane do infrastruktury kolejowej, ale tylko te, które alternatywnie spełniają dodatkowe warunki, tj.:

- 1) tworzą część linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub innej drogi kolejowej lub
- 2) są przeznaczone do zarządzania liniami kolejowymi, bocznicami kolejowymi lub innymi drogami kolejowymi, lub
- 3) są przeznaczone do utrzymania linii kolejowych, bocznic kolejowych lub innych dróg kolejowych, lub
- 4) są przeznaczone do obsługi przewozu osób lub rzeczy.

Pojęcie linii kolejowej zostało zdefiniowane w pkt 2, pojęcie bocznicy kolejowej – w pkt 10, zaś pojęcie drogi kolejowej – w pkt 1a komentowanego artykułu.

O zarządzaniu i utrzymaniu zob. komentarz do art. 5.

Warunek przeznaczenia danych elementów do obsługi przewozu osób lub rzeczy należy rozumieć w ten sposób, że elementy te są przygotowane specjalnie w tym celu, aby umożliwić przewoźnikom kolejowym faktyczne wykonywanie przewozów kolejowych osób i rzeczy.

Nie sposób nie zauważyć, że warunki te odbiegają od warunków wskazanych w załączniku I do dyrektywy 2012/34. Jest tam bowiem mowa o tym, że w skład infrastruktury wchodzić pozycje wymienione w tym załączniku, pod warunkiem że tworzą część drogi kolejowej, łącznie z bocznicami, lecz z wyłączeniem linii znajdujących się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywni, oraz z wyłączeniem prywatnych linii lub bocznic, odgałęziających się od torów stacyjnych i szlakowych.

A zatem z dyrektywy 2012/34 wynika wprost, że w skład infrastruktury kolejowej nie wchodzi:

- 1) elementy tworzące część dróg kolejowych znajdujących się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywni;

- 2) prywatne linie lub prywatne bocznicę odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych.

Jakkolwiek dyrektywa 2012/34 nie precyzuje, co rozumie przez pojęcie prywatnych linii lub prywatnych bocznic, to z kontekstu innych jej postanowień należy uznać, że chodzi o takie drogi kolejowe i takie bocznicę, które są własnością prywatną ich właścicieli i są przeznaczone do ich wyłącznego użytku w celu wykonywania ich własnych przewozów towarowych. Odpowiada to pojęciu infrastruktury prywatnej zdefiniowanej w pkt 1c komentowanego artykułu.

W motywie 12 dyrektywy 2012/34 wyraźnie wskazano, że z uwagi na to, że prywatne linie i bocznicę, odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych, takie jak bocznicę i linie zakładowe, nie są częścią infrastruktury kolejowej w definicji niniejszej dyrektywy, zarządcy takich infrastruktur nie powinni podlegać obowiązkom nałożonym na zarządców infrastruktury kolejowej na mocy niniejszej dyrektywy. Należy jednak zagwarantować niedyskryminacyjny dostęp do takich linii i bocznic, niezależnie od tego, czyją są własnością, w przypadku gdy stanowią tory dojazdowe do obiektów infrastruktury usługowej, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych, oraz w przypadku gdy służą lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.

Niemniej polski ustawodawca nie wyłącza infrastruktury prywatnej spod pojęcia infrastruktury kolejowej. Wskazuje na to art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. d u.t.k., stanowiący o określaniu przez zarządcę elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną, czy też art. 17d ust. 1 w zw. z ust. 2 pkt 1 lit. d u.t.k., wskazujący, że warunku posiadania przez zarządcę autoryzacji bezpieczeństwa w zakresie elementów infrastruktury kolejowej, którymi zarządza, nie stosuje się do eksploatacji dróg kolejowych stanowiących infrastrukturę prywatną. Wskazują na to także zawarte w art. 3 u.t.k. liczne wyłączenia stosowania – całości lub jedynie wskazanych przepisów – ustawy właśnie w odniesieniu do infrastruktury prywatnej.

Należy zatem uznać, że inaczej, niż ma to miejsce na gruncie dyrektywy 2012/34, ustawa zalicza infrastrukturę prywatną do infrastruktury kolejowej, jakkolwiek ustawodawca wyłącza infrastrukturę prywatną spod reżimu szeregu przepisów ustawy.

Podobnie jest w przypadku elementów wymienionych w załączniku nr 1 do ustawy, a znajdujących się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni. W myśl załącznika I do dyrektywy 2012/34 nie wchodzi one w skład infrastruktury kolejowej, natomiast według ustawy stanowią one elementy infrastruktury kolejowej, do której jedynie nie stosuje się przepisów rozdziałów 6, 7 i 9 ustawy. Wynika to wprost z art. 3 ust. 4 u.t.k.

A zatem definicja infrastruktury kolejowej przyjęta w ustawie jest szersza od definicji infrastruktury kolejowej funkcjonującej na gruncie dyrektywy 2012/34.

Ponadto nie sposób nie zauważyć, że elementy wymienione w pkt 1–12 załącznika nr 1 do ustawy nie stanowią też wiernego odwzorowania elementów wymienionych w 10 tiret załącznika I do dyrektywy 2012/34. Jak wskazano w uzasadnieniu projektu nowelizacji z 16.11.2016 r., składniki infrastruktury kolejowej zostały w załączniku do ustawy określone w sposób bardziej uporządkowany niż w załączniku do dyrektywy (por. VIII kadencja, druk sejm. nr 840).

Celem prawodawcy było jednak w tym zakresie ujednolicenie definicji infrastruktury kolejowej z definicją zawartą w dyrektywie 2012/34²⁹. A zatem w przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do zakresu elementów wymienionych w pkt 1–12 załącznika nr 1 do ustawy, stosując zasadę prounijną wykładni przepisów prawa krajowego, należy posil- kować się zakresem wynikającym z załącznika I do dyrektywy 2012/34.

1a) droga kolejowa – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy,

²⁹ Por. rządowy projekt ustawy...

o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot;

Drogą kolejową jest tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.

Droga kolejowa usytuowana jest na obszarze kolejowym zdefiniowanym w pkt 8.

Droga kolejowa stanowi infrastrukturę kolejową. Nie zawsze jednak stanowi infrastrukturę kolejową udostępnianą w ramach minimalnego dostępu (zob. komentarz do art. 29a), może bowiem wchodzić w skład obiektu infrastruktury usługowej (zdefiniowanego w pkt 51) udostępnianego na zasadach rozdziału 6a ustawy.

Drogami kolejowymi są nie tylko linie kolejowe zdefiniowane w pkt 2, lecz także inne drogi kolejowe, jak bocznice (zdefiniowane w pkt 10), tory dojazdowe czy tory postojowe (zdefiniowane w pkt 56).

Z uwagi na treść omawianej tu definicji należy uznać, że drogę kolejową stanowi jakiegokolwiek tor kolejowy, nie wyłączając torów postojowych, torów ładunkowych czy jakichkolwiek innych torów znajdujących się w obrębie obiektu infrastruktury usługowej (jak terminal towarowy – zob. pkt 36c).

Pojęcie drogi kolejowej należy jednak wyraźnie odróżnić od pojęcia linii kolejowej, na której odbywa się ruch pociągów (zob. art. 17 ust. 1d u.t.k.).

Co do zasady warunkiem eksploatacji drogi kolejowej jest posiadanie przez jej zarządcę autoryzacji bezpieczeństwa (zob. komentarz do art. 17d).

1b) infrastruktura nieczynna – infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego;

Infrastrukturą nieczynną jest infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego. Infrastruktura taka nie może być zatem przez zarządcę udostępniana żadnemu przewoźnikowi kolejowemu.

Zarządca infrastruktury ma obowiązek określić te elementy zarządzanej przez siebie infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę nieczynną, i wskazać je w statucie sieci (zob. art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. d i ust. 2a u.t.k.). O uznaniu infrastruktury za nieczynną może także przesądzać brak statutu sieci kolejowej (zob. art. 5 ust. 2b u.t.k.).

Przedsiębiorca, który wykonuje przewozy na drodze kolejowej, której zarządca nadał status infrastruktury nieczynnej, podlega karze pieniężnej w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym (zob. art. 66 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 2 u.t.k.).

Wielu najistotniejszych przepisów ustawy nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej (zob. art. 3 ust. 2 u.t.k.).

1c) infrastruktura prywatna – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób;

Polski prawodawca – inaczej niż prawodawca unijny – zaliczył infrastrukturę prywatną do infrastruktury kolejowej.

W myśl załącznika I do dyrektywy 2012/34 elementy tworzące prywatne linie kolejowe lub prywatne bocznice, odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych, takie jak bocznice i linie zakładowe, nie stanowią infrastruktury kolejowej. Prawodawca unijny nie zdefiniował jednak ani prywatnych linii, ani prywatnych bocznic kolejowych.

Polski prawodawca już w omawianej tu definicji wyraźnie wskazał, że infrastruktura prywatna to infrastruktura kolejowa, ale taka, która jest wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy, innych niż przewóz osób. Definicja ta odnosi się zatem do faktycznej funkcji, jaką pełni dana infrastruktura kolejowa.

Infrastruktura musi być tu, po pierwsze, wykorzystywana do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy, po drugie, cel ten ma być wyłącznym celem jej wykorzystania (tj. nie może być ona wykorzystywana dla potrzeb jakiegokolwiek podmiotu trzeciego innego niż jej właściciel lub zarządca) i wreszcie, po trzecie, celem tym nie może być przewóz osób. W tym ostatnim przypadku nie chodzi przy tym o zakaz przejazdów jakichkolwiek osób (jak choćby pracowników obsługujących danych przejazd), ale o niewykorzystywanie tej infrastruktury na potrzeby przewozu pasażerów.

Właściciel infrastruktury prywatnej nie zawsze będzie mieć status zarządcy infrastruktury w rozumieniu art. 5 u.t.k. Takiego statusu nie będzie mieć właściciel infrastruktury prywatnej wykorzystywanej do transportu szynowego, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 2 u.t.k., do takiego transportu nie stosuje się bowiem w ogóle przepisów ustawy (a więc nie stosuje się ani art. 4 pkt 7 u.t.k., definiującego pojęcie zarządcy infrastruktury, ani art. 5 u.t.k., określającego funkcje zarządcy infrastruktury).

Jednak w przypadku takiej infrastruktury prywatnej, w stosunku do której nie ma zupełnego wyłączenia stosowania przepisów ustawy, jej właściciel będzie posiadał status zarządcy. W myśl art. 3 ust. 2 u.t.k. w odniesieniu do infrastruktury prywatnej stosuje się część przepisów art. 5 ust. 1 u.t.k., określającego funkcje zarządcy infrastruktury.

1d) kolej wąskotorowa – kolej, której tory mają szerokość mniejszą niż 1435 mm;

Koleją wąskotorową jest kolej, której tory mają szerokość mniejszą niż 1435 mm. Chodzi tu zatem o każdy prześwit między torami mniejszy

niż 1435 mm, przy czym w myśl art. 3 ust. 1 pkt 4 u.t.k. przepisów ustawy w ogóle nie stosuje się do transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych o szerokości toru (prześwicie) mniejszej niż 300 mm.

A zatem koleją wąskotorową, do której zastosowanie mają przepisy ustawy, jest kolej o prześwicie od 300 mm włącznie do wartości mniejszej niż 1435 mm.

Na mocy art. 3 ust. 5 u.t.k. wyłączone jest stosowanie szeregu istotnych jej przepisów do kolei wąskotorowych. Dodatkowe wyłączenie spod obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa w odniesieniu do dróg kolejowych kolei wąskotorowych wprowadza art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. a u.t.k.

W Polsce funkcjonuje szereg lokalnych linii kolei wąskotorowej wykorzystywanych głównie do turystycznych przewozów pasażerskich.

1e) pociąg – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu;

Definicja pociągu została dodana ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r. poz. 1923).

Pociągiem jest pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.

Pociąg to szczególny rodzaj pojazdu kolejowego. Pociągiem może być pojazd kolejowy (pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu) lub skład pojazdów kolejowych spełniający określone dla pociągu wymagania. Wymagania dla pociągu określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w spra-

wie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji ((Dz.U. z 2005 r., poz. 172 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 17 ust. 1d u.t.k. ruch pociągów dopuszcza się wyłącznie na liniach kolejowych.

Jeżeli pojazd kolejowy ma być pociągiem, zarządca infrastruktury musi mu nadać status pociągu.

1f) manewr – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu;

Definicja manewru została dodana ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r. poz. 1923).

Manewr to zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej. Manewrem nie jest wjazd, wyjazd i przejazd pociągu.

Zasady wykonywania manewrów określono w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2005 r., poz. 172 z późn. zm.).

Zgodnie z § 9 ust. 3 ww. rozporządzenia szczegółowe zasady i warunki wykonywania manewrów powinny być określone w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego oraz użytkownika bocznicy kolejowej, jak również w regulaminie technicznym dla danego posterunku ruchu oraz w regulaminie pracy bocznicy kolejowej, o których mowa w § 6 rozporządzenia.

2) linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;

Linia kolejowa to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów. Aktualne brzmienie analizowanej definicji wprowadzone zostało nowelizacją z 16.11.2016 r. Poprzednio linię kolejową stanowiła droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu. Ustawodawca zrezygnował ze szczegółowego wyliczenia elementów charakteryzujących linię kolejową, poprzestając na odesłaniu do zdefiniowanej w art. 4 pkt 1a u.t.k. **drogi kolejowej**, przez którą należy rozumieć tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do u.t.k., o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.

Załącznik nr 1 do u.t.k., zawierający wykaz składników infrastruktury kolejowej (pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub innej drogi kolejowej lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy lub ich utrzymania), wskazuje precyzyjnie na elementy, które wraz z torami kolejowymi charakteryzują drogę kolejową, tj.:

- obrotnice i przesuwnice;
- podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- obiekty inżynierskie: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;
- nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują;
- przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;

- perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnyymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi.

Punkt 12 załącznika nr 1 do u.t.k., do którego odwołuje się definicja drogi kolejowej, wskazuje z kolei na wchodzące w skład infrastruktury kolejowej grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11, a więc również wymienione w pkt 1 tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka, w tym tłuczeń i piasek. W orzecznictwie wskazuje się, iż „z samej już treści pkt 12 załącznika wynika wyrażnie, że elementem infrastruktury są grunty oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11 tego załącznika, nie zaś ich części zajęte przez te elementy”³⁰.

Linie kolejową stanowi więc w istocie wyznaczona przez zarządcę infrastruktury i przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów droga kolejowa wraz z elementami wskazanymi w pkt 1–11 załącznika nr 1 do ustawy oraz gruntami oznaczonymi jako działki ewidencyjne,

³⁰ Tak WSA w Warszawie w wyroku z 19.11.2020 r., III SA/Wa 863/20, LEX nr 3167287.

na których elementy te się znajdują. Definicja linii kolejowej została oparta z jednej strony na elementach o charakterze przedmiotowym (droga kolejowa), natomiast z drugiej na elementach o charakterze funkcjonalnym (przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów). W świetle postanowień art. 4 pkt 2 u.t.k. linia kolejowa jest jednocześnie drogą kolejową, albowiem ustawodawca *explicite* wskazał na taki jej charakter³¹.

Aktualnie definicja linii kolejowej nie odwołuje się do przyległego pasa gruntu (tj. gruntów wzdłuż linii kolejowych, usytuowanych po obu ich stronach, przeznaczonych do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego), dlatego poprzez odesłanie do definicji drogi kolejowej oraz załącznika nr 1 do u.t.k. w skład linii kolejowej wchodzić będą poprawiające bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego wyłącznie te elementy infrastruktury kolejowej (pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej), które wymienia załącznik nr 1, w szczególności mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe i zasłony odśnieżne.

Linia kolejowa stanowi budowlę, o której mowa w art. 3 pkt 3 pr. bud.³², oraz obiekt liniowy, o którym mowa w art. 3 pkt 3a pr. bud.³³.

³¹ Por. wyrok NSA z 14.10.2020 r., II FSK 1803/18, LEX nr 3104188.

³² Ilekroć w ustawie jest mowa o budowlu – należy przez to rozumieć każdy obiekt budowlany niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury, jak: obiekty liniowe, lotniska, mosty, wiadukty, estakady, tunele, przepusty, sieci techniczne, wolno stojące maszty antenowe, wolno stojące trwale związane z gruntem tablice reklamowe i urządzenia reklamowe, budowle ziemne, obronne (fortyfikacje), ochronne, hydrotechniczne, zbiorniki, wolno stojące instalacje przemysłowe lub urządzenia techniczne, oczyszczalnie ścieków, składowiska odpadów, stacje uzdatniania wody, konstrukcje oporowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, sieci uzbrojenia terenu, budowle sportowe, cmentarze, pomniki, a także części budowlane urządzeń technicznych (kotłów, pieców przemysłowych, elektrowni jądrowych, elektrowni wiatrowych, morskich turbin wiatrowych i innych urządzeń) oraz fundamenty pod maszyny i urządzenia, jako odrębne pod względem technicznym części przedmiotów składających się na całość użytkową.

³³ Ilekroć w ustawie jest mowa o obiekcie liniowym – należy przez to rozumieć obiekt budowlany, którego charakterystycznym parametrem jest długość, w szczególności droga wraz ze zjazdami, linia kolejowa, wodociąg, kanał, gazociąg, ciepłociąg, rurociąg, linia i trakcja elektroenergetyczna, linia kablowa nadziemna i, umieszczona bezpośrednio w ziemi, podziemna, wał przeciwpowodziowy oraz kanalizacja kablowa, przy czym kable zainstalowane w kanalizacji kablowej, kable zainstalowane w kanale technologicznym

Wymogi techniczno-budowlane linii kolejowej określa wydane na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 pr. bud. rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie³⁴, które w § 6 formułuje wymogi co do sytuowania linii kolejowej i budowli kolejowych na linii kolejowej, w § 8 wskazuje natomiast na wyposażenie techniczne (obejmujące konstrukcyjne elementy nawierzchni, podtorze, obiekty inżynieryjne) zapewniające osiągnięcie określonych parametrów eksploatacyjnych (oraz zasady ich sytuowania na obszarze kolejowym), które w szczególności obejmuje następujące budowle i urządzenia:

- 1) systemu sterowania ruchem kolejowym,
- 2) związane z obsługą przewozu osób i rzeczy,
- 3) zaplecza technicznego taboru kolejowego,
- 4) zasilania elektrotrakcyjnego,
- 5) telekomunikacyjne,
- 6) zasilania elektroenergetycznego,
- 7) sieci technicznych,
- 8) związane ze skrzyżowaniem z drogami publicznymi w jednym poziomie,
- 9) związane z osłoną antyawaryjną.

Budowa linii kolejowej korzysta z zasady pierwszeństwa wobec inwestycji lokalizowanych w drodze decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej lub inwestycji towarzyszącej na podstawie ustawy z 5.07.2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących³⁵. W przypadku bowiem gdy inwestycje mieszkaniowe lub inwestycje towarzyszące mają być prowadzone na tym samym obszarze co inwestycje, o których mowa w ustawie o transporcie kolejowym, inwestycje w zakresie budowy linii kolejowej mają pierwszeństwo przed inwestycjami mieszkaniowymi lub towarzyszącymi (art. 4 pkt 3 u.l.m.), dlatego w ramach postępowania

oraz kable telekomunikacyjne dowieszone do już istniejącej linii kablowej nadziemnej nie stanowią obiektu budowlanego lub jego części ani urządzenia budowlanego.

³⁴ Dz.U. Nr 151, poz. 987 ze zm.

³⁵ Dz.U. z 2021 r. poz. 1538.

nia o ustalenie lokalizacji inwestycji mieszkaniowej lub towarzyszącej w pierwszej kolejności wójt, burmistrz albo prezydent miasta dokonuje analizy potencjalnej kolizji planowanej inwestycji mieszkaniowej lub towarzyszącej z inwestycjami, o których mowa w art. 4 u.l.m., w dalszej natomiast właściwy zarządca infrastruktury kolejowej przedstawia opinię w odniesieniu do linii kolejowej (istniejącej lub projektowanej), zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym (art. 7 ust. 12 pkt 9 u.l.m.). Nieprzekazanie opinii w terminie 21 dni od dnia otrzymania powiadomienia organu gminy o możliwości jej przedstawienia uznaje się za brak zastrzeżeń (art. 7 ust. 13 u.l.m.) co do lokalizacji inwestycji mieszkaniowej lub towarzyszącej i ich ewentualnego wpływu na istniejącą lub projektowaną linię kolejową.

Zasygnalizowania wymaga jeszcze niespójność terminologiczna, jaką wprowadza art. 20a u.i.d., który odwołuje się do niezdefiniowanego w niej i nieznanego ustawie o transporcie kolejowym pojęcia terenu linii kolejowej. Zgodnie z art. 20a ust. 1 u.i.d., w przypadku gdy inwestycja drogowa wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź tereny linii kolejowej, właściwy zarządca drogi jest uprawniony do nieodpłatnego zajęcia tego terenu na czas realizacji tej inwestycji. Właściwy zarządca drogi nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia w drodze pisemnego porozumienia z zarządcą infrastruktury kolejowej lub z odpowiednimi podmiotami, o których mowa w art. 212 ust. 1 pr. wod., zakres, warunki i termin zajęcia tego terenu (ust. 2).

Ze względu na cel analizowanej regulacji, tj. przyspieszenie i uproszczenie realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych i wynikającą z projektowanego przebiegu drogi konieczność przejścia przez m.in. teren linii kolejowej, a więc zajęcia części tego terenu na czas realizacji inwestycji drogowej oraz niedopuszczalność objęcia planowanych robót budowlanych – budowy drogi publicznej – liniami rozgraniczającymi teren inwestycji, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 2 u.i.d., ze względu na skutki, o których mowa w art. 12 ust. 2 i 4 u.i.d.³⁶, niedopuszczalność objęcia

³⁶ Por. wyrok WSA w Warszawie z 5.07.2016 r., VII SA/Wa 916/16, LEX nr 2090359.

ich obowiązkami, o których mowa w art. 11f ust. 1 pkt 8 u.i.d., ani prowadzenia ich w ramach terenu niezbędnego dla realizacji obiektów budowlanych, do którego odwołuje się art. 11d ust. 1 pkt 1 u.i.d.³⁷, pojęcie to należy odczytywać szeroko. Terenem linii kolejowej będzie więc nie tylko teren zajęty pod linię kolejową wraz z przyległym pasem gruntu, ale także teren (powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi), na którym znajdują się budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy (obszar kolejowy) oznaczony – zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z 27.07.2021 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków³⁸ – symbolem „Tk” (lp. 20), a nawet wszelkie grunty przeznaczone pod budowę linii kolejowych oznaczone symbolem „Tp” (lp. 22), objęte decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

2a) linia kolejowa o znaczeniu państwowym – istniejąca lub projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi;

Linia kolejowa o znaczeniu państwowym to istniejąca lub projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadnione są ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi. Zgodnie z art. 6 ust. 1 u.t.k. linie kolejowe dzielą się na linie kolejowe o znaczeniu państwowym i na linie pozostałe.

Wykaz linii kolejowych o znaczeniu państwowym zawiera załącznik do wydanego na podstawie art. 6 ust. 2 u.t.k. rozporządzenia Rady Ministrów z 17.04.2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym³⁹. Do wykazu wpisane są linie kolejowe spełniające kryterium: społeczne, gospodarcze, ekologiczne oraz obronne. Ich objęcie wykazem stanowiącym załącznik do wyżej wymienionego rozporządzenia

³⁷ Por. wyrok WSA w Rzeszowie z 26.05.2021 r., II SA/Rz 1387/20, LEX nr 3209059.

³⁸ Dz.U. z 2021 r., poz. 1390 ze zm.

³⁹ Dz.U. z 2019 r. poz. 552 ze zm.

wpływa zarówno na status samych linii kolejowych (zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 3 u.t.k. koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym finansowane są z budżetu państwa), jak i na status terenów położonych w sąsiedztwie linii kolejowej o znaczeniu państwowym. Nieruchomości takie wymagają bowiem w procesie ustalania zasad i warunków ich zagospodarowania i zabudowy współdziałania Prezesa UTK w procedurze planistycznej oraz w postępowaniach administracyjnych o wydanie decyzji lokalizacyjnych. Jak wynika z treści art. 17 pkt 6 lit. b tiret 11 u.p.z.p., wójt, burmistrz albo prezydent miasta po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu miejscowego występuje o uzgodnienie planu z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego, jeżeli sposób zagospodarowania gruntów przyległych do linii kolejowej o znaczeniu państwowym lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. W procedurze natomiast ustalania warunków zabudowy i zagospodarowania terenu wójt, burmistrz albo prezydent miasta wydaje decyzję lokalizacyjną po uzgodnieniu jej projektu z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego w odniesieniu do obszarów przyległych do linii kolejowej o znaczeniu państwowym (art. 53 ust. 4 pkt 9a u.p.z.p.).

2b) linia kolejowa o znaczeniu obronnym – linię kolejową, o znaczeniu państwowym, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojusznich w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowaną do objęcia osłoną techniczną;

Linia kolejowa o znaczeniu obronnym to linia kolejowa o znaczeniu państwowym, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojusznich w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowaną do objęcia osłoną techniczną. Nadzór nad tymi liniami sprawują Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej.

Linie kolejowe o charakterze obronnym należą do linii kolejowych o znaczeniu państwowym, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 u.t.k. Zgodnie z art. 6 ust. 2 u.t.k. Rada Ministrów określa w drodze rozporządzenia wykaz linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe. Aktualnie wykaz taki znajduje się w rozporządzeniu Rady Ministrów z 17.04.2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Do wykazu wpisane są linie kolejowe spełniające kryteria: społeczne, gospodarcze, ekologiczne oraz obronne. Kryterium obronne spełniają linie kolejowe mające kluczowe znaczenie dla obronności państwa. Ustalony wykaz obejmuje wszystkie linie o państwowym znaczeniu łącznie, tj. linie spełniające wyżej wymienione kryteria oraz linie zakwalifikowane jako państwowego znaczenia ze względów wyłącznie obronnych, zgodnie z potrzebami zgłoszonymi w tym zakresie przez Ministra Obrony Narodowej, a zatem linie kolejowe o znaczeniu obronnym nie są wyszczególnione osobno⁴⁰.

W literaturze przyjmuje się, że linia kolejowa o znaczeniu obronnym jest to linia kolejowa o znaczeniu państwowym, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają m.in. względy obronności państwa⁴¹.

2c) linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym – linię kolejową, o znaczeniu państwowym, dla której jedynym kryterium zaliczenia do linii o znaczeniu państwowym są względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszniczych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;

Termin „**linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym**” został zdefiniowany w art. 4 pkt 2c u.t.k. jako linia kolejowa o znaczeniu państwowym, dla której **jedynym** kryterium zaliczenia do linii o znacze-

⁴⁰ Por. stanowisko Ministra Infrastruktury TK1-0701-4/08 z 12.05.2008 r., https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/userfiles/_public/k7/dokumenty/stenogram/oswiadczenia/ortyl/0802o.pdf (dostęp: 16.03.2022 r.).

⁴¹ Por. R. Stasikowski, *Transport kolejowy. Analiza administracyjnoprawna*, Warszawa 2013.

niu państwowym są względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszniczych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny.

Wykaz linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym określa w drodze zarządzenia minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej (art. 6 ust. 3 u.t.k.). Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu (art. 6 ust. 4 u.t.k.). Wiadomo jedynie, że linie te spełniają parametry techniczno-eksploatacyjne niezbędne dla zapewnienia przewozu wojsk. Dodatkowo powinny być to linie planowane do objęcia osłoną techniczną, tj. działaniami realizowanymi przez jednostki pozamilitarne i Siły Zbrojne w celu likwidacji zniszczeń i uszkodzeń sieci transportowej powstałych wskutek działań militarnych, katastrof, awarii lub naturalnego zużycia. Plan osłony technicznej wszystkich linii kolejowych o znaczeniu obronnym stanowiący dokument obejmujący kompleks przedsięwzięć planistycznych, organizacyjnych, technicznych i materiałowego zabezpieczenia do zapewnienia sprawnej odbudowy zniszczeń i utrzymania przejezdności linii kolejowych, określa zarządzenie nr 22 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 25.05.2016 r. w sprawie planowania osłony technicznej linii kolejowych o znaczeniu obronnym oraz technicznego zabezpieczenia masowych przewozów wojskowych transportem kolejowym⁴².

Zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 2 u.t.k. inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym finansowane są z budżetu państwa.

Katalog zadań dotyczących działań w zakresie przygotowania transportu kolejowego na potrzeby obronne państwa zawiera rozporządzenie Rady Ministrów z 3.02.2004 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny oraz właściwości organów w tych sprawach⁴³. Zgodnie z § 25 wskazanego rozporządzenia koordynacja

⁴² Dz.Urz. MliB z 2016 r. poz. 34.

⁴³ Dz.U. z 2004 Nr 34 poz. 294.

działań w zakresie przygotowania infrastruktury kolejowej na potrzeby obronne państwa oraz wdrożenie wymagań techniczno-obronnych w tym zakresie spoczywają na ministrze właściwym do spraw transportu. Rozporządzenie określa, że przygotowanie infrastruktury kolejowej na potrzeby obronne państwa obejmuje w szczególności:

- przygotowanie i utrzymywanie linii kolejowych, stacji oraz kolejowych przejść granicznych, rejonów przeładunkowych, a także punktów ładunkowych w portach morskich i lotniczych, zapewniających przewozy wojskowe;
- określanie wykazu linii kolejowych o państwowym znaczeniu wyłącznie ze względów obronnych;
- organizowanie osłony technicznej sieci kolejowej oraz gromadzenie materiałów i sprzętu, a także taboru kolejowego dla jej zapewnienia;
- utrzymanie istniejących objazdów w stałej gotowości eksploatacyjnej;
- przygotowanie niezbędnej liczby stacjonarnych i polowych punktów dezaktywacji i odkażania taboru kolejowego;
- przygotowanie łączności kolejowej do działania w czasie wojny pomiędzy jednostkami sąsiednich rejonowych zarządów kolejowych;
- utrzymanie w gotowości eksploatacyjnej określonych kolejowych przejść granicznych zgodnie z umowami międzynarodowymi;
- gromadzenie i utrzymywanie rezerw państwowych mobilizacyjnych oraz typowanie do pozyskania w czasie stałej gotowości obronnej państwa niezbędnej ilości materiałów i konstrukcji zapewniających odbudowę obiektów w ramach osłony technicznej sieci kolejowej;
- przygotowanie do sformowania jednostek zmilitaryzowanych, przeznaczonych do realizacji zadań osłony technicznej infrastruktury kolejowej w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny.

Ponadto, zgodnie z § 26 wyżej wymienionego rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu, stosownie do ustaleń Ministra Obrony Narodowej:

- przygotowuje i zapewnia eksploatację określonych linii i stacji kolejowych oraz punktów ładunkowych i dojazdów drogowych w odniesieniu do tymczasowych rejonów przeładunkowych;

- koordynuje odtwarzanie sieci i obiektów kolejowych zgodnie z planem osłony technicznej;
- ustala kolejność odbudowy zniszczonych w czasie wojny obiektów sieci kolejowej, szczególnie ważnych dla Sił Zbrojnych.

Zgodnie z art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. aa u.t.k. wnioszek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w odniesieniu do inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym i linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz inwestycji lokalizowanych w całości albo w części na terenach zamkniętych niezbędnych dla obronności państwa, ustalonych na podstawie art. 4 ust. 2a p.g.k. przez Ministra Obrony Narodowej lub w ich strefach ochronnych, o których mowa w art. 4 ust. 3 u.p.z.p., zawierać musi opinię Ministra Obrony Narodowej.

2d) linia tramwajowa – tor tramwajowy albo tory tramwajowe wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu tramwajów oraz obsługi pasażerów, pieszych i rowerzystów, w tym perony tramwajowe, ciągi piesze, chodniki i drogi rowerowe;

Zgodnie z dodaną ustawą Kolej Plus definicję **linii tramwajowej** należy przez nią rozumieć tor tramwajowy albo tory tramwajowe wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu tramwajów oraz obsługi pasażerów, pieszych i rowerzystów, w tym perony tramwajowe, ciągi piesze, chodniki i drogi rowerowe. Nowelizacją tą zmieniony został równocześnie art. 3 ust. 1 pkt 1 u.t.k., który wyłączał stosowanie ustawy o transporcie kolejowym do linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, stosowanych odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym (przepis zmieniony ustawą z 30.03.2021 r.). Aktualnie od 28.07.2021 r. przepis ten wyłącza stosowanie ustawy o transporcie kolejowym do **tramwajów** i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b u.t.k.,

które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym.

Do art. 9ac dodano (ustawą Kolej Plus) ust. 5 i 6, wskazujące na właściwość organów administracji architektoniczno-budowlanej i organów nadzoru budowlanego do podejmowania czynności w pierwszej instancji w sprawach dotyczących linii tramwajowej realizowanej w trybie rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym.

Z uzasadnienia projektu ustawy wskazującego na potrzebę objęcia specjalnym trybem możliwości realizacji linii tramwajowych poza pasami dróg publicznych wynika, iż „Zmiana art. 3 ust. 1 pkt 1 polega na umożliwieniu zastosowania przepisów rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym do przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie linii tramwajowych położonych poza pasami drogowymi dróg publicznych. Obecnie dla realizacji liniowych obiektów infrastruktury publicznego transportu zbiorowego konieczne jest opieranie się na wysoce nieefektywnych i czasochłonnych regulacjach generalnych. Problem ten jest szczególnie widoczny przy pozyskiwaniu praw do nieruchomości i ewentualnej konieczności wywłaszczania w związku z budową nowej linii tramwajowej. Taka sytuacja prowadzi również do powstawania zagrożeń związanych z nadmiernym wydłużeniem prowadzenia prac przygotowawczych, a co za tym idzie zagrożenia utraty dofinansowania w przypadku projektów realizowanych ze środków Unii Europejskiej. (...)”⁴⁴.

W dotychczasowym stanie prawnym realizacja linii tramwajowych odbywała się co do zasady na podstawie ustawy z 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych albo, jeżeli potrzeba ich budowy nie wiązała się z koniecznością budowy bądź rozbudowy drogi publicznej (w zakresie, w jakim prowadziła do zmiany granic pasa drogowego), na zasadach ogólnych,

⁴⁴ Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, IX kadencja, druk sejm. nr 43, <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/druk.xsp?nr=43> (dostęp: 12.08.2021 r.).

tj. w oparciu o ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo decyzji lokalizacyjnej (o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego) w sytuacji jego braku oraz na podstawie pozwolenia na budowę. W tym ostatnim trybie, niekorzystającym z „dobrodroziejstw” specustawy drogowej, lokalizacja i budowa linii tramwajowych, zwłaszcza w przypadku samej tylko lokalizacji linii tramwajowej poza pasem drogowym drogi publicznej, wiązała się z wieloma trudnościami proceduralnymi związanymi m.in. z ustaleniem – zazwyczaj licznych z uwagi na liniowy charakter przedsięwzięcia – stron postępowania, oraz nabywaniem nieruchomości na potrzeby lokalizacji inwestycji celu publicznego, realizacja bowiem obiektów i urządzeń transportu publicznego stanowi cel publiczny w rozumieniu art. 6 pkt 1 u.g.n.⁴⁵

Ustawodawca – inaczej niż w przypadku definicji linii kolejowej (odsyłającej do definicji drogi kolejowej) – szczegółowo w art. 4 pkt 2d u.t.k. wskazał elementy wchodzące w skład linii tramwajowej, podkreślając jej charakter jako stanowiącej całość techniczno-użytkową budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu tramwajowego oraz obsługi pasażerów (a także pieszych i rowerzystów). W jej skład wchodzić mogą – oprócz peronów i ciągów pieszych – także chodniki i drogi rowerowe, dlatego dla odkodowania niektórych pojęć na gruncie analizowanej definicji – ze względu na ich ściśle powiązanie z drogami – przydatne będą definicje zawarte w ustawie z 21.03.1995 r. o drogach publicznych, np. zdefiniowany w art. 4 pkt 6 chodnik, tj. część drogi przeznaczona do ruchu pieszych, czy zdefiniowana w pkt 11a droga rowerowa, oznaczająca drogę przeznaczoną do ruchu rowerów albo rowerów i pieszych, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem. Z uwagi na stosowanie przepisów rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym do linii tramwajowych lokalizowanych wyłącznie poza pasem drogowym nieprzydatne będzie z kolei zdefiniowane w art. 4 pkt 4 u.d.p. pojęcie torowiska tramwajowego, stanowiącego część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każdy.

⁴⁵ Art. 6. Celami publicznymi w rozumieniu ustawy są:

1) wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji.

Linia tramwajowa stanowi budowlę, o której mowa w art. 3 pkt 3 pr. bud., oraz obiekt liniowy, o którym mowa w art. 3 pkt 3a pr. bud.

3) przyległy pas gruntu – grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;

Zgodnie z art. 4 pkt 3 u.t.k. przez **przyległy pas gruntu** należy rozumieć grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego.

W wyroku z 25.01.2012 r. WSA w Bydgoszczy⁴⁶, odwołując się do definicji linii kolejowej w brzmieniu sprzed nowelizacji z 16.11.2016 r., wskazał, iż „sąsiadujące z linią kolejową grunty» (art. 55 ust. 1 ww. ustawy) [u.t.k. – przyp. red.], na których odbywa się urządzenie pasów przeciwpożarowych, nie wchodzi do definicji pojęcia «linii kolejowej», określonego w art. 4 pkt 2 ww. ustawy. Obejmuje ona co prawda «przyległe pasy gruntu», ale zgodnie z art. 4 pkt 3 tej ustawy są to pasy gruntu wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. Chodzi więc nie o bezpieczeństwo przeciwpożarowe, lecz o węższe pojęcie bezpieczeństwa, dotyczącego samego ruchu kolejowego, co dotyczy więc pasa gruntu, na którym mogą istnieć pewne przeszkody, które mogą np. zagrażać fizycznym zetknięciem się z pociągiem lub zasłaniać widoczność potrzebną do bezpiecznego ruchu kolejowego. Takie rozumienie zresztą pojęcia «przyległego pasa gruntu wzdłuż linii kolejowych», koresponduje z przepisem art. 55 ust. 1 ww. ustawy, który urządzenie i utrzymywanie pasów przeciwpożarowych sytuuje na «sąsiednich z linią kolejową gruntach». Oznacza to, że tym samym pojęciem nie może być «linia kolejowa», która obejmuje swą definicją przyległy do niej i biegnący wzdłuż niej pas gruntu (art. 4 pkt 2 ww. ustawy), a zarazem «sąsiednie z linią kolejową grunty» (art. 55 ust. 1 ww. ustawy)”. Konkludując wywód, WSA wskazał, że „uprawnienie do urządzenia i utrzymywania pasów przeciwpożaro-

⁴⁶ Por. wyrok WSA w Bydgoszczy z 25.01.2012 r., II SA/Bd 1230/11, LEX nr 1121319.

wych dotyczy gruntów, co do których zarządca kolejowy nie jest właścicielem, zarządcą, użytkownikiem ani też faktycznie nimi władającym, albowiem regulacja przepisu art. 55 ust. 1 omawianej ustawy [u.t.k. – przyp. red.], nawiązuje do możliwości ograniczenia prawa własności, wynikającej z przepisu art. 64 Konstytucji RP. W konsekwencji oznacza to, że «sąsiadujące z linią kolejową grunty» w rozumieniu powyższego przepisu nie są objęte pojęciem «przyległego pasa gruntu wzdłuż linii kolejowej» w rozumieniu art. 4 pkt 3 tej ustawy, który wchodzi w skład pojęcia «linii kolejowej» w rozumieniu art. 4 pkt 2 ww. ustawy”.

Do odmiennych wniosków doszedł natomiast WSA w Bydgoszczy w wyroku z 1.12.2011 r., który odwołując się do definicji linii kolejowej w ówczesnym brzmieniu, stwierdził, iż „Pas przeciwpożarowy, z uwagi na funkcję, którą pełni, wyczerpuje pojęcie przyległego pasa gruntu, którym są grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego”⁴⁷.

Aktualnie pojęcie linii kolejowej nie odwołuje się już do przyległego pasa gruntu, lecz jedynie do pojęcia drogi kolejowej, a więc toru albo torów kolejowych wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do u.t.k., **o ile są z nimi funkcjonalnie połączone** (oraz działkami ewidencyjnymi, na których elementy te się znajdują), niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot, wśród których ustawodawca wprost wymienił jedynie pasy przeciwpożarowe, a nie przyległe pasy gruntu. Zatem pas przeciwpożarowy, jeżeli jest funkcjonalnie związany z drogą kolejową, do której odwołuje się pojęcie linii kolejowej, nie stanowi zarazem przyległego pasa gruntu, w rozumieniu art. 4 pkt 3 u.t.k., ten bowiem położony jest wzdłuż linii kolejowej (w jej bezpośrednim sąsiedztwie), a nie wchodzi – jak pas przeciwpożarowy – w jej skład.

W wyroku z 22.02.2021 r. WSA w Warszawie stwierdził (odwołując się do definicji przyległego pasa gruntu w brzmieniu sprzed nowelizacji

⁴⁷ Por. wyrok WSA w Bydgoszczy z 1.12.2011 r., II SA/Bd 1140/11, LEX nr 1152368.

cji z 16.11.2016 r.), że „kable te [kable sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacyjne kable dalekosiężne – przyp. T.L.], jako związane ze sterowaniem ruchem kolejowym i utrzymaniem łączności związanej z funkcjonowaniem kolei, są urządzeniami niezbędnymi do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, a zatem wchodzą w zakres przyległego pasa gruntu stanowiącego linię kolejową”⁴⁸.

Przepis § 7 ust. 1 i 2 r.w.t. wskazuje na wymogi w zakresie wyznaczania (w uzgodnieniu z właściwym zarządcą infrastruktury kolejowej) granic **przyległego pasa gruntu**, które powinny być oznaczone w terenie stałymi punktami, zwanymi granicznikami, i powinny znajdować się w odległości niezakłócającej działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także niepowodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Na liniach jednotorowych, w przypadku projektowania dobudowy drugiego toru, granica przyległego pasa gruntu powinna uwzględnić grunt przeznaczony pod budowę drugiego toru.

3a) pas gruntu pod linię kolejową – powierzchnię gruntu wykorzystywaną do budowy lub przebudowy linii kolejowej określonej w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;

Pas gruntu pod linię kolejową jest pasem gruntu wykorzystywanym do budowy lub przebudowy linii kolejowej określonej w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

W przepisie tym chodzi o pas gruntu wykorzystywany do budowy lub przebudowy **drogi kolejowej** przystosowanej do prowadzenia ruchu pociągów. Pojęcie to odwołuje się do nieruchomości lub ich części położonych w liniach rozgraniczających teren inwestycji, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 1 u.t.k., a w zakresie, w jakim w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej określone zostały ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej,

⁴⁸ Tak NSA w wyroku z 22.02.2021 r., I OSK 2513/20, LEX nr 3125384.

w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości, lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, również do ograniczeń, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 u.t.k. Zwrócić należy uwagę, iż linie rozgraniczające teren inwestycji, której dotyczy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, powinny być zaznaczone na kopiach map, o których mowa w art. 9o ust. 3 pkt 1 u.t.k., dołączanych do wniosku przez inwestora, które powinny przedstawiać proponowany przebieg linii kolejowej z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych oraz oznaczeniem nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 i art. 9s ust. 9, a także terenów, o których mowa w art. 9ya ust. 1.

Pod linię kolejową zajęte będą zatem grunty objęte decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, zawierającą oznaczenie terenu inwestycji (wraz z przebiegiem linii rozgraniczających teren obejmujący nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7 i art. 9s ust. 6 u.t.k.), oraz oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 i art. 9s ust. 9 u.t.k., a także terenów, o których mowa w art. 9ya ust. 1 u.t.k. Nie można więc pojęcia pasa gruntu pod linią kolejową utożsamiać jedynie z nieruchomościami, wobec których decyzja ma wywołać skutki określone w art. 9q ust. 1 pkt 7 u.t.k., ale należy je odnieść również do nieruchomości lub ich części, wobec których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wywoła skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9

(art. 9q ust. 1 pkt 8) oraz w art. 9q ust. 1 pkt 6 u.t.k., co koresponduje z definicją drogi kolejowej, do której odwołuje się pojęcie linii kolejowej.

- 4) sieć kolejowa – linie kolejowe, stacje pasażerskie, stacje rozrządowe, terminale towarowe i wszystkie inne elementy infrastruktury kolejowej niezbędne do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei Unii;**

Pojęcie sieci kolejowej w aktualnym brzmieniu zostało zdefiniowane nowelizacją z 30.03.2021 r., którą dokonano częściowego wdrożenia dyrektywy 2016/797 oraz dyrektywy 2016/798, wchodzących w skład tzw. części technicznej czwartego pakietu kolejowego.

Sieć kolejowa to linie kolejowe, stacje pasażerskie, stacje rozrządowe, terminale towarowe i wszystkie inne elementy infrastruktury kolejowej, które są niezbędne do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei Unii.

Sieć kolejowa powinna być utrzymywana i rozwijana w taki sposób, aby zapewnić bezpieczną i ciągłą eksploatację systemu kolei Unii (elementy systemu kolei Unii zostały wymienione w załączniku nr 1a do ustawy o transporcie kolejowym).

- 4a) plan transportowy – plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego i ogłoszony zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1371);**

W art. 4 pkt 4a u.t.k. zawarte zostało odesłanie do przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które szczegółowo określają przebieg przygotowania, konsultacji i uchwalenia planu transportowego (dział II, rozdział 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Należy zwrócić uwagę, że dokument, o którym mowa w art. 4 pkt 4a u.t.k., to plan zrównoważonego rozwoju publicznego transpor-

tu zbiorowego. Zgodnie z definicją przyjętą na gruncie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego to proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu (art. 4 ust. 1 pkt 28 u.p.t.z.). Z tego względu plan transportowy powinien uwzględniać wszystkie wymienione obszary i warunki, o których mowa w definicji zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a nie jedynie niektóre z nich.

Opracowanie planu transportowego jest obowiązkiem spoczywającym na podmiotach planujących organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Takimi przewozami są powszechnie dostępne usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 12 u.p.t.z.).

W zależności od obszaru i rodzaju przewozów organizatorem publicznego transportu zbiorowego zobowiązanym do opracowania planu transportowego będzie gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu.

Podmiotem zobowiązanym do opracowania planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym jest minister właściwy do spraw transportu. Plan transportowy przygotowywany przez ministra właściwego do spraw transportu powinien uwzględniać wyznaczone, w uzgodnieniu z województwami, linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, zapewniające połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami, które mają szczególne

znaczenie dla dostępności sieci komunikacyjnej i spójności połączeń komunikacyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

Podmiotem opracowującym plan transportowy dla linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich jest województwo. W przypadku gdy przebieg linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej planowany jest na terenie więcej niż jednego województwa, plan transportowy opracowuje województwo wskazane w porozumieniu zawartym pomiędzy województwami, na terenie których taka linia lub sieć przebiega.

Projekt planu transportowego podlega publicznym konsultacjom, które nie mogą trwać krócej niż 21 dni od dnia ogłoszenia projektu planu w miejscowej prasie, Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty (art. 10 ust. 1 u.p.t.z.). Ponadto projekt planu transportowego w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich jest opiniowany przez Prezesa UTK (zob. komentarz do art. 28pa).

W przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zawarto otwarty katalog elementów, które powinien uwzględniać plan transportowy. W szczególności są to: sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ocena i prognoza potrzeb przewozowych, przewidywane finansowanie usług przewozowych, preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu (nie dotyczy to planów przygotowywanych przez ministra właściwego do spraw transportu), zasady organizacji rynku przewozów, pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej, linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania. Ponadto przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności stan zagospodarowania przestrzennego i ustalenia odpowiednich planów i uwarunkowań (nie dotyczy to planów przygotowywanych przez ministra właściwego do spraw transportu), sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru, wpływ transportu na środowi-

sko, potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (w szczególności potrzeby osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej sprawności ruchowej), potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa i rentowność linii komunikacyjnych. W przypadku transportu kolejowego należy uwzględnić również dane dotyczące przepustowości infrastruktury kolejowej oraz standard jakości dostępu do tej infrastruktury.

W przypadku opracowywania planu transportowego w zakresie transportu kolejowego organizator publicznego transportu zbiorowego występuje do zarządcy infrastruktury kolejowej z wnioskiem o przedstawienie informacji niezbędnych do opracowania projektu planu transportowego (art. 12 ust. 3 u.p.t.z.; zob. również komentarz do art. 5b). Konstrukcja przepisu art. 12 ust. 3 u.p.t.z. wskazuje na obligatoryjny charakter działania, o którym mowa. Niemniej jednak należy zauważyć, że na gruncie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym brak sankcji za naruszenie tego obowiązku przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. W przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie określono również sankcji, które zostałyby nałożone na zarządcę infrastruktury kolejowej w przypadku nieprzedstawienia informacji niezbędnych do opracowania projektu planu transportowego. Sankcję w postaci administracyjnej kary pieniężnej nakładanej na zarządcę infrastruktury kolejowej przewidziano jednak w przepisach ustawy o transporcie kolejowym. Takiej karze podlega zarządca, który nie przedstawił organizatorowi publicznego transportu kolejowego m.in. informacji niezbędnych do opracowania projektu planu transportowego (zob. komentarz do art. 66).

W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zawarto również delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw transportu polegającą na określeniu w drodze rozporządzenia szczegółowego zakresu planu transportowego z podziałem na część tekstową i graficzną. Akt wykonawczy – zob. rozporządzenie Ministra Infrastruktury

z 25.05.2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego⁴⁹.

Plan transportowy, uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego, jest aktem prawa miejscowego (art. 9 ust. 3 u.p.t.z.). Plany transportowe w zakresie linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym oraz linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, zapewniających połączenia komunikacyjne z innymi województwami, określa, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw transportu. Przy ustalaniu tych planów minister, o którym mowa, powinien uwzględnić zakres niezbędnych danych, które powinny zostać określone w tych planach, oraz potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa.

Przyjęty plan transportowy podaje się do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym ze względu na organizatora dzienniku urzędowym.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy może być poddawany aktualizacji, przy czym możliwe jest to w zależności od uzasadnionych potrzeb. Ustawodawca nie wskazał przykładów tych potrzeb. Można jednak przyjąć, że powinny one być obiektywne i możliwe do wykazania. Uzasadnioną potrzebą w kontekście komentowanego przepisu będą zarówno względy formalne (np. konieczność sprostowania błędnych danych), jak i merytoryczne (np. w związku ze zmianą potrzeb transportowych lub zmianą układu sieci komunikacyjnych).

- 5) odcinek linii kolejowej – część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;**

⁴⁹ Dz.U. Nr 117, poz. 684.

Odcinek linii kolejowej to część linii kolejowej zawarta między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową.

Do zadań zarządcy infrastruktury należy zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej przez określenie:

- 1) jej punktu początkowego i końcowego (art. 5 ust. 1 lit a tiret drugi u.t.k.) oraz
- 2) odcinków, na jakie jest podzielona (art. 5 ust. 1 lit a tiret czwarty u.t.k.).

6) pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu;

Definicja pojazdu kolejowego jest bardzo szeroka. Obejmuje w szczególności pojazdy trakcyjne, wagony i maszyny torowe. Definicja znajduje zastosowanie zarówno w przepisach prawa Unii Europejskiej, jak i tych przepisach ustawy, które nie zostały przyjęte w celu wykonania przepisów unijnych.

Nowelizacją z 30.03.2021 r. do omawianej definicji dodano wyłączenie odnoszące się do pojazdów napędzanych siłą ludzkich mięśni. Wyłączenie to powoduje, że przepisów ustawy nie stosuje się np. do drezyn. Rozwiązanie to ułatwia prowadzenie działalności turystyczno-rekreacyjnej na infrastrukturze kolejowej.

W praktyce problematyczną kwestią jest ustalenie, czy za pojazd kolejowy należy uznać niektóre urządzenia korzystające z torów do przemieszczania, ale nie w celu realizacji przewozu czy utrzymania infrastruktury. Chodzi tu przykładowo o urządzenia do przetaczania wagonów o niewielkich gabarytach i parametrach. Wydaje się, że wiele obowiązków wynikających z ustawy jest nieproporcjonalnych do tego rodzaju urządzeń, chociażby z uwagi na charakter zagrożeń przez nie powodowanych. Mowa tu przede wszystkim o obowiązkach związa-

nych z oceną zgodności czy kompetencjami personelu. Przy rozpatrywaniu celu przepisów ustawy uzasadniony wydaje się pogląd, że urzędzeń tego rodzaju nie należy kwalifikować jako pojazdów kolejowych.

6a) (uchylony)

6b) dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR);

Prawo do korzystania ze środka transportu należy rozumieć jako prawo do realizacji przewozów. Nie oznacza to jednak, że w praktyce to dysponent będzie to prawo realizował samodzielnie. Prowadzenie przewozów jest bowiem związane ze statusem przewoźnika. Status dysponenta należy wiązać raczej z podmiotem, który ponosi ostateczną odpowiedzialność za pojazd kolejowy. W praktyce dysponentami pojazdów kolejowych są poza przewoźnikami kolejowymi i zarządcami przedsiębiorcy zajmujący się dzierżawą taboru.

Na podstawie art. 4 ust. 4 dyrektywy 2016/798 można rozumieć, że podstawowym obowiązkiem dysponenta jest wdrażanie niezbędnych środków kontroli ryzyka, w stosownych przypadkach we współpracy z innymi podmiotami, aby zapewnić w sposób umowny przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury, że dostarczone przez dysponenta podsystemy, akcesoria, sprzęt i usługi są zgodne z określonymi wymogami i warunkami użytkowania, tak że mogą być bezpiecznie użytkowane przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury. Umowa użytkowania zawarta między posiadaczem a przedsiębiorstwem kolejowym lub zarządcą infrastruktury powinna obejmować wszystkie istotne wymagania, w tym co najmniej: obowiązki i zadania związane z kwestiami bezpieczeństwa (w tej kategorii mieszczą się również: obowiązki związane z wymianą istotnych informacji lub identyfikowalnością dokumentacji związanej z bezpieczeństwem). Na podstawie tego samego przepisu można również przyjąć, że obowiązkiem dysponenta jest zapewnienie, że dostarczone przez niego pojazdy kon-

sekwentnie spełniają odpowiednie wymogi prawne. W szczególności dysponent powinien zapewnić przewoźnikowi lub zarządcy, że:

- 1) dostarczone pojazdy mają ważne zezwolenie na wprowadzenie do obrotu;
- 2) aktualny ECM został ujawniony w Europejskim Rejestrze Pojazdów Kolejowych (EVR) oraz
- 3) cała początkowa dokumentacja obsługi technicznej pojazdów została przekazana do ECM.

6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) – wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego;

Niezależnie od obowiązujących ustaleń dotyczących podwykonawstwa ECM jest odpowiedzialny za wynik czynności utrzymaniowych i ustanowienie systemu monitorowania wykonywania tych czynności.

6d) podmiot zamawiający – podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;

Istotne w zakresie komentowanej definicji jest to, że dotyczy ona także podmiotu, który zamawia usługę zaprojektowania podsystemu. Umożliwia to zapewnienie realizacji obowiązków związanych z oceną zgodności podsystemów już na wczesnym etapie procesu inwestycyjnego i niezależnie od tego, czy ten sam podmiot zamawia projektowanie i prace wykonawcze.

6e) (uchylony)

6f) pojazd kolejowy specjalny – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych;

Rozporządzenie TSI Loc&Pas definiuje pojazd specjalny w odmienny sposób niż art. 4 pkt 6f u.t.k.

Zgodnie z pkt 2.2.2 lit. D TSI Loc&Pas specyfikacja ta obejmuje tabor kolejowy specjalny przeznaczony do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej: maszyny torowe (tzw. OTM, czyli pojazdy zaprojektowane specjalnie do celów budowy oraz utrzymania torów i infrastruktury) oraz pojazdy służące do kontroli infrastruktury (wykorzystywane do monitorowania stanu infrastruktury). TSI nie obejmuje zatem pojazdów przeznaczonych do działań ratowniczych. Pojazdy przeznaczone do zadań ratowniczych powinny zatem być objęte zezwoleniem na wprowadzenie do obrotu po ocenie na zgodność z przepisami krajowymi (chodzi o listę krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o której mowa w art. 25d u.t.k.).

Problematyczne może być odróżnienie niektórych pojazdów specjalnych od wagonów wyposażonych w dźwig lub podobne urządzenie. Wydaje się, że przy rozróżnieniu tych dwóch kategorii pojazdów należy brać pod uwagę w pierwszej kolejności przeznaczenie pojazdu. Jeżeli tego rodzaju pojazd służy do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury, powinien być oceniany jako pojazd specjalny. Jeżeli natomiast jego przeznaczeniem jest transport towarów, powinien być kwalifikowany jako wagon towarowy.

6g) krajowy rejestr infrastruktury (RINF) – rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

Krajowy rejestr infrastruktury jest w praktyce aplikacją informatyczną (o nazwie RINF-PL, dostępną pod adresem <https://rinf.utk.gov.pl>), która służy do zbierania danych o infrastrukturze zlokalizowanej na terytorium Polski i przekazywania ich do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ang. European Railway Agency, dalej: Agencja). Dane o infrastrukturze dostępne są dla przewoźników w aplikacji prowadzonej przez Agencję. W krajowym rejestrze infrastruktury zbierane są dane o bocznicach

objętych rozdziałem 4a ustawy, a zatem o bocznicach niestanowiących infrastruktury prywatnej.

6h) pojazd historyczny – pojazd kolejowy:

- a) wpisany do inwentarza muzealiów, o którym mowa w ustawie z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz. U. z 2020 r. poz. 902 oraz z 2021 r. poz. 1641), lub do inwentarza muzeum lub rejestru zabytków, lub wojewódzkiej ewidencji zabytków, o których mowa w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2021 r. poz. 710 i 954), lub
- b) będący lokomotywą parową eksploatowaną przed dniem 14 listopada 1997 r., lub
- c) spełniający co najmniej jeden z następujących warunków:
 - zawiera rozwiązania konstrukcyjne o charakterze unikatowym dokumentujące etapy rozwoju techniki kolejowej,
 - jest związany z wydarzeniami historycznymi lub był użytkowany przez znane postacie historyczne;

Pojazdy historyczne podlegają homologacji w trybie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji zgodnie z art. 22f ust. 13a u.t.k., przy czym świadectwo uprawnia do ich eksploatacji także na liniach kolejowych objętych zakresem TSI.

6i) pojazd turystyczny – pojazd kolejowy wykorzystywany wyłącznie w celach turystycznych, demonstracyjnych lub rekreacyjnych;

Pojazdy turystyczne podlegają homologacji w trybie wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji zgodnie z art. 22f ust. 13a u.t.k., przy czym dokument ten uprawnia do ich eksploatacji także na liniach kolejowych objętych zakresem TSI. Niektóre pojazdy będą z pewnością spełniać przesłanki uznania zarówno za pojazd historyczny, jak i turystyczny. Nie jest to jednak okoliczność problematyczna, ponieważ zakres uprawnień wynikający ze świadectwa dopuszczenia do eksplo-

atacji typu jest taki sam odnośnie do pojazdu historycznego i turystycznego.

- 7) zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;**

Zarządcą infrastruktury, w ustawie zwanym także po prostu „zarządcą” (zob. art. 5 ust. 1 *ab initio* u.t.k.), jest podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową zdefiniowaną w art. 4 pkt 1 u.t.k. (a więc chodzi tu o wszelkie elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy), jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w jej rozwoju, bez względu na to, jaki jest zakres terytorialny zarządzanej infrastruktury kolejowej i jakie jej elementy są przez ten podmiot zarządzane, a także bez względu na tytuł prawny, którym dysponuje on w stosunku do zarządzanej przez siebie infrastruktury.

Zarządca infrastruktury wykonuje zadania, o których mowa w art. 5 ust. 1 u.t.k. (szerzej zob. komentarz do tego artykułu), przy czym nie jest wymagane wykonywanie ich wszystkich, a jedynie tych, które mu umożliwia rodzaj posiadanej infrastruktury kolejowej⁵⁰.

W przypadku budowy nowej infrastruktury (nowych elementów określonych w załączniku nr 1 do ustawy) zarządcą infrastruktury jest także podmiot, który przystąpił do takiej budowy w charakterze inwestora. Może być to inwestor prowadzący budowę linii kolejowych na zasadach określonych szczególnymi przepisami rozdziału 2b ustawy, ale także inwestor prowadzący budowę innych niż linie kolejowe elementów infrastruktury kolejowej.

Z zastrzeżeniem zakazu łączenia funkcji zarządcy infrastruktury z funkcją przewoźnika kolejowego (zob. komentarz do art. 5) oraz przepisów

⁵⁰ Por. wyrok. SA w Warszawie z 26.05.2021 r., VII AGa 785/20, niepubl.

rozdziału 2aa ustawy dotyczących gwarancji niezależności i bezstronności zarządcy zarządzającego infrastrukturą kolejową może być każdy podmiot bez względu na jego strukturę własnościową i sposób finansowania.

Posiadanie statutu zarządcy infrastruktury wynika z samego faktu pełnienia funkcji zarządcy (wykonywania zadań zarządcy, o których mowa w art. 5 ust. 1 u.t.k.) i nie jest uzależnione od legitymowania się określonym dokumentem uprawniającym (autoryzacja bezpieczeństwa czy świadectwo bezpieczeństwa użytkownika bocznicy kolejowej). Niemniej wykonywanie zadań zarządcy w zakresie eksploatacji drogi kolejowej wymaga wcześniejszego uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zdefiniowanej w art. 4 pkt 18b u.t.k. lub świadectwa bezpieczeństwa zdefiniowanego w art. 4 pkt 18 u.t.k. Szerzej zob. komentarze do art. 17d i 19.

Spośród zarządców infrastruktury można wyodrębnić tych, którzy udostępniają infrastrukturę przewoźnikom kolejowym, ale także zarządców posiadających infrastrukturę kolejową wyłącznie dla realizacji własnej działalności przewozowej oraz inne podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową⁵¹.

8) obszar kolejowy – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;

Obszar kolejowy to powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.

⁵¹ Por. A. Celejewska, P. Cizak, M. Karcz-Kaczmarek, R. Lewicka, M. Lewicki, A.K. Modrzejewski, A. Ostanek, M. Rypina, P. Wajda, K. Włazlak [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym*, red. P. Wajda, M. Wierzbowski, s. 46.

Pojęcie gruntu należy rozumieć tak, jak zostało zdefiniowane w Kodeksie cywilnym. Zgodnie z art. 46 § 1 k.c. grunt to nieruchomości będąca częścią powierzchni ziemskiej stanowiąca odrębny przedmiot własności. Powierzchnia gruntu określana jest działkami ewidencyjnymi.

Obszar kolejowy obejmuje drogę kolejową (pojęcie drogi kolejowej zostało zdefiniowane w art. 4 pkt 1a u.t.k.) oraz budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej, a także przewozu osób i rzeczy.

W ustawie o transporcie kolejowym brak definicji budynku i budowli. Pojęciom tym należy nadać takie znaczenie, jakie zostało im nadane w Prawie budowlanym. Definicję budynku zawiera art. 3 pkt 2 pr. bud., natomiast budowli – art. 3 pkt 3 pr. bud.

8a) dworzec kolejowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej;

Dworzec kolejowy to położony przy linii kolejowej obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego.

Obiektem budowlanym w rozumieniu art. 3 pkt 1 pr. bud. jest budynek, budowla bądź obiekt małej architektury, wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, wzniesiony z użyciem wyrobów budowlanych. Obiekt budowlany może być więc budynkiem (obiekt budowlany, który jest trwale związany z gruntem, wydzielony z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych oraz posiada fundamenty i dach – art. 3 pkt 2 pr. bud.), ale także budowlą (każdy obiekt budowlany niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury – art. 3 pkt 3 pr. bud.) lub nawet obiektem małej architektury (niewielkie obiekty – art. 3 pkt 4 pr. bud.).

Dworzec kolejowy będzie zazwyczaj budynkiem, jakkolwiek może być także innym obiektem budowlanym.

Dworzec kolejowy musi być położony przy linii kolejowej. Prawodawca nie precyzuje maksymalnej odległości, jaka ma dzielić dworzec od linii kolejowej. Należy przyjąć taką odległość, która pozwala zachować funkcję dworca kolejowego, którą jest obsługa podróżnych korzystających z pociągów jeżdżących tą linią kolejową i zatrzymujących się na stacji kolejowej, której częścią jest dany dworzec.

Dworzec kolejowy ma być przeznaczony do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, a przy tym może, ale nie musi, spełniać także inne funkcje (np. obsługa podróżnych korzystających z innego rodzaju transportu). Natomiast budynek lub inny obiekt, który nie zapewnia żadnych przestrzeni (pomieszczeń) przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, nie jest dworcem kolejowym.

Dworzec kolejowy jest nieodzownym elementem szczególnego obiektu infrastruktury kolejowej, jakim jest stacja pasażerska (zob. pkt 53 komentowanego artykułu).

9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;

Przewoźnikiem kolejowym jest przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

Pojęcie przedsiębiorcy zdefiniowano w art. 4 ust. 1 i 2 pr. przed.

Przedsiębiorca będący przewoźnikiem kolejowym musi posiadać licencję i jednolity certyfikat bezpieczeństwa (w przypadku wykonywania przewozów kolejowych, świadczenia wyłącznie usługi trakcyjnej) lub świadectwo bezpieczeństwa (uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych).

Przewóz kolejowy osób i rzeczy oraz świadczenie usług trakcyjnych jest działalnością licencjonowaną. Zgodnie z art. 43 ust. 1 u.t.k. licencjonowaniu podlega działalność gospodarcza polegająca na:

- 1) wykonywaniu przewozów kolejowych osób,
- 2) wykonywaniu przewozów kolejowych rzeczy,
- 3) świadczeniu usług trakcyjnych.

Prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych osób, wykonywaniu przewozów kolejowych rzeczy, świadczeniu usług trakcyjnych bez licencji podlega, zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 1 lit. a u.t.k., karze pieniężnej.

9a) usługa trakcyjna – działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem;

Usługą trakcyjną jest działalność przewoźnika kolejowego polegająca na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem (art. 4 pkt 9a u.t.k.).

Z powyższej definicji wynika, iż usługa trakcyjna może polegać na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z maszynistą albo jedynie maszynisty do prowadzenia takiego pojazdu. Przewoźnik kolejowy korzystający z tej usługi nawiązuje stosunek prawny wyłącznie z przewoźnikiem udostępniającym maszynistów, a więc formalnie nic

go nie wiąże z maszynistą wykonującym przewozy w ramach świadczenia usługi trakcyjnej.

Pojęcie pojazdu kolejowego – zob. komentarz do art. 4 pkt 6.

Pojęcie przewoźnika kolejowego – zob. komentarz do art. 4 pkt 9.

Dokumentami uprawniającymi maszynistę do prowadzenia pojazdu kolejowego są licencja maszynisty oraz świadectwo maszynisty (zob. komentarz do art. 18).

Świadczenie usługi trakcyjnej jest działalnością regulowaną (zob. komentarz do art. 43). Prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na świadczeniu usług trakcyjnych bez wymaganej licencji podlega karze pieniężnej (zob. komentarz do art. 66 ust. 1 pkt 1 lit. a).

9b) aplikant – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego;

Pojęcie aplikanta musiało zostać wprowadzone do ustawy, aby zapewnić możliwość zaimplementowania dyrektywy 2012/34 w zakresie, w jakim przewiduje ona, że o przydzielenie zdolności przepustowej może zwrócić się do zarządcy nie tylko przewoźnik kolejowy, lecz także inny podmiot, który następnie dopiero wskaże konkretnego przewoźnika (lub przewoźników) wykorzystującego zdolność przepustową przydzieloną temu aplikantowi.

Aplikantem nie musi być zatem przewoźnik kolejowy (jakkolwiek zazwyczaj tak właśnie będzie). Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej może także złożyć międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczegól-

ności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Definicja aplikanta odpowiada definicji wnioskodawcy zawartej w art. 3 pkt 19 dyrektywy 2012/34.

Aplikant nabywa prawo do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu z zarządcą umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, względnie umowy ramowej.

W takiej umowie zarządca może określić wymagania dotyczące gwarancji finansowych na zabezpieczenie płatności. Wymagania te muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Muszą odpowiadać warunkom określonym w rozporządzeniu 2015/10 (zob. komentarz do art. 29d).

9c) umowa ramowa – umowa zawierana między zarządcą infrastruktury a aplikantem o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów;

Umowa ramowa jest umową w rozumieniu prawa prywatnego (umowa cywilnoprawna), wywołującą skutki także na gruncie prawa publicznego. Jest umową o charakterze ogólnym, z której wynikają jednak konkretne zobowiązania stron.

Umowa ramowa jest zawierana pomiędzy zarządcą infrastruktury zdefiniowanym w pkt 7 a aplikantem zdefiniowanym w pkt 9b komentowanego artykułu.

Choć przedmiotem umowy ramowej jest rezerwacja zdolności przepustowej, tak jak została ona zdefiniowana w pkt 11 komentowanego artykułu, to jednak nie jest to zdolność przepustowa *sensu stricto*, przydzielana przez zarządcę na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, o którym mowa w art. 29f u.t.k., w ramach procedury przydzielana zdolności przepustowej (zob. komentarz do art. 30),

po zawarciu umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 29d u.t.k.

Przedmiotem umowy ramowej nie jest przydzielenie zdolności przepustowej (prawo do użytkowania określonej zdolności przepustowej infrastruktury może bowiem zostać przyznane wnioskodawcom maksymalnie na okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy – zob. art. 38 ust. 2 dyrektywy 2012/34) ale rezerwacja ramowej zdolności przepustowej (zob. art. 2 pkt 1 rozporządzenia 2016/545), która oznacza zdolność przepustową tak naprawdę dopiero wstępnie alokowaną na okres wykraczający poza okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

Zasadą jest zawieranie umów ramowych na okres 5 lat.

Umowa ramowa nie zastępuje umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30c u.t.k., ale może zastępować umowę o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 29c u.t.k. (zob. art. 29d ust. 5 u.t.k.).

Przydzielenie aplikantowi ramowej zdolności przepustowej nie zwalnia go zatem z obowiązku składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. Co więcej, z umowy ramowej wynika obowiązek aplikanta: ma składać wnioski o przydzielanie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów właśnie w takim wymiarze, jak to zostało określone w umowie ramowej. W przypadku braku wypełnienia tego obowiązku zarządca może, co do zasady, dochodzić kar umownych zastrzeżonych na tę okoliczność w umowie ramowej.

O umowie ramowej zob. szerzej komentarz do art. 31.

- 10) bocznica kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;**

Bocznica kolejowa nie została zdefiniowana w przepisach prawa Unii Europejskiej. Natomiast bocznicę są objęte przepisami dyrektywy 2012/34, dyrektywy 2016/798 i dyrektywy 2016/797, o ile nie stanowią infrastruktury prywatnej. Na poziomie przepisów ustawy bocznicę są jednak zwolnione z niektórych obowiązków wynikających z dyrektyw. Chodzi tu przykładowo o obowiązek uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury (uprawnienia do eksploatacji bocznicy co do zasady wynikają ze świadectwa bezpieczeństwa) czy o obowiązek składania raportu w sprawie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17ab u.t.k. Natomiast od dnia wejścia w życie nowelizacji z 30.03.2021 r. bocznicę inne niż prywatne są objęte obowiązkami dotyczącymi zapewnienia interoperacyjności, ponieważ wyłączenie zawarte w art. 3 ust. 6 u.t.k. nie obejmuje rozdziału 4a ustawy. Przepisy ustawy nie zostały jednak dostosowane do dyrektywy 2016/797 w sposób kompleksowy, ponieważ art. 22f u.t.k. urządzenia i budowle stosowane na bocznicach kolejowych wymienia jako różne od urządzeń i budowli, które nie zostały ujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności. Status bocznic w świetle przepisów prawa krajowego można zatem określić jako niejednolity, w części objęty przepisami prawa Unii Europejskiej, a w części rozwiązaniami krajowymi.

10a) użytkownik bocznic kolejowej – podmiot zarządzający bocznicą kolejową;

Za użytkownika bocznic w potocznym rozumieniu można by uznać raczej podmiot, który korzysta z bocznic w celu realizacji usług przewozowych. Wydaje się, że rolę zarządcy infrastruktury bocznic kolejowej lepiej oddawałoby określenie „operator”.

11) zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie;

Zdolność przepustowa została w ustawie zdefiniowana jako możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie.

Zdolność przepustowa odnosi się zatem wyłącznie do drogi kolejowej, nie odnosi się zaś do takich elementów infrastruktury kolejowej, które nie stanowią drogi kolejowej. O pojęciu drogi kolejowej zob. komentarz do pkt 1a.

Od czasu nowelizacji z 16.11.2016 r., która weszła w życie 30.12.2016 r., zdolność przepustowa odnosi się zarówno do linii kolejowych (zdefiniowanych w pkt 2), jak i do pozostałych dróg kolejowych.

Przejazdy pociągów odbywają się na liniach kolejowych, zaś manewry (zdefiniowane w pkt 1f) na innych drogach kolejowych, przy czym nie jest wykluczone wykonywanie manewrów także na liniach kolejowych.

Zdolność przepustowa uzależniona jest od faktycznej możliwości eksploatacyjno-ruchowej danej drogi kolejowej w określonym czasie. W tym kontekście w literaturze wskazuje się na dwa możliwe podejścia i wyznaczenie przepustowości teoretycznej oraz praktycznej. Przepustowość teoretyczna ma być maksymalną liczbą pojazdów kolejowych, jakie mogą poruszać się po rozpatrywanym fragmencie drogi kolejowej w idealnych warunkach, często przy założeniu pełnej jednorodności struktury ruchu. Przepustowość praktyczna jest natomiast maksymalną liczbą pojazdów kolejowych, które mogą poruszać się po badanym fragmencie drogi kolejowej, ale przy „rozsądnym poziomie niezawodności”. Wyniki obliczeń przepustowości mogą się różnić w zależności od przyjętej metodyki⁵².

Przepustowość oznacza potocznie zdolność do przepuszczenia w określonym czasie pewnej ilości czegoś⁵³. W kontekście ruchu kolejowego zdolność przepustowa drogi kolejowej określa największą liczbę pojazdów kolejowych (lub ich składów) o ustalonych parametrach technicznych, które mogą przejechać w danych kierunkach albo wykonywać manewry na tej drodze w określonej jednostce czasu (np. na godzinę, na dobę itd.).

⁵² Por. D. Kosicki, *O wybranych metodach obliczania przepustowości sieci kolejowej*, „Przegląd Komunikacyjny” 2015/9, s. 19 i przywołana tam literatura.

⁵³ Por. *Słownik języka polskiego PWN*, www.sjp.pwn.pl.

Zdolność przepustowa drogi kolejowej jest przedmiotem zainteresowania nauk technicznych, w szczególności inżynierii ruchu kolejowego. Zdolność przepustowa drogi kolejowej zależy od wielu czynników odnoszonych jednocześnie do funkcji czasu. Zdolność przepustowa będzie więc zależeć z jednej strony od parametrów techniczno-eksploatacyjnych samej drogi kolejowej (takich jak liczba torów, sieć trakcyjna, sygnalizacja i urządzenia sterowania ruchem, dopuszczalna prędkość techniczna czy dopuszczalny nacisk na oś pojazdu kolejowego), z drugiej zaś od parametrów technicznych pojazdów kolejowych korzystających lub mogących korzystać z tej drogi (jak rodzaj pojazdów, ich masa, rozwijana prędkość i droga hamowania czy długość składów).

Zdolność przepustowa odnosi się zawsze do określonej jednostki czasu (np. doby), a jej określenie musi uwzględniać także istniejące zależności między poszczególnymi, połączonymi ze sobą drogami kolejowymi.

W praktyce zarządcy określają zdolność przepustową przy uwzględnieniu karty UIC 406-R wydanej przez Międzynarodowy Związek Kolei (fr. Union Internationale des Chemins de fer – UIC) w sierpniu 2004 r.⁵⁴

W tym kontekście w literaturze wskazuje się, że przepustowość należy rozumieć jako współzależność czterech wielkości: liczby pociągów, średniej prędkości, niejednorodności struktury ruchu i niezawodności rozkładu jazdy. Przepustowość konkretnego odcinka drogi kolejowej może być więc użytkowana w różny sposób: np. na prowadzenie ruchu dużej liczby pociągów dalekobieżnych z dużymi prędkościami lub na prowadzenie mieszanego ruchu pasażerskiego i towarowego z mniejszym natężeniem i mniejszymi prędkościami. Maksymalna liczba pociągów, które mogą przejechać przez analizowany odcinek drogi kolejowej, odnosi się więc zawsze do ustalonego udziału procentowego pociągów poszczególnej kategorii (struktura obciążenia ruchowego), do ustalonych prędkości pociągów każdej kategorii i założonej wielkości rezerw (buforów czasu) na tłumienie opóźnień⁵⁵.

⁵⁴ Zob. www.uic.org (dostęp: 11.03.2022 r.).

⁵⁵ D. Kosicki, *O wybranych metodach...*, s. 19 i przywołana tam literatura.

Określając zdolność przepustową, należy brać pod uwagę aktualny stan infrastruktury, a także potrzeby eksploatacyjne i modernizacyjne samej drogi kolejowej lub jego odcinka i wynikające stąd ograniczenia (np. potrzebę dokonywania własnych przewozów technologicznych zarządzcy infrastruktury, niezbędne naprawy i planowane modernizacje).

Określenie zdolności przepustowej każdego odcinka drogi kolejowej ma ogromny wpływ na późniejszą faktyczną możliwość wykonywania przejazdów lub manewrów. Ma zatem kluczowe znaczenie przy przydzielaniu przez zarządcę zdolności przepustowej i opracowaniu rocznego rozkładu jazdy pociągów. Może wpływać także na wysokość opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej (w przypadku przepełnienia poszczególnych odcinków dróg kolejowych zarządca może podwyższyć opłatę podstawową, a więc opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu). Szerzej na ten temat zob. komentarze do art. 30, 33 i 34.

O kluczowym znaczeniu zdolności przepustowej dla układania rozkładu jazdy pociągów świadczy definicja tego pojęcia przyjęta na gruncie dyrektywy 2012/34. Zgodnie z jej art. 3 pkt 24 zdolność przepustowa infrastruktury oznacza potencjał do układania rozkładu jazdy zamówionych tras pociągów dla danego odcinka infrastruktury w określonym przedziale czasowym. Definicja ta uwzględnia handlowy aspekt przydzielania zdolności przepustowej jako działalności gospodarczej. Jest ona przy tym ściśle powiązana ze zdefiniowanym w art. 3 pkt 27 dyrektywy 2012/34 pojęciem trasy pociągu.

Polski prawodawca nie definiuje pojęcia zdolności przepustowej poprzez odwołanie do pojęcia trasy pociągu (tak jak to czyni prawodawca unijny). Przeciwnie, to pojęcie trasy pociągu zdefiniowane zostało w pkt 12 komentowanego artykułu poprzez odwołanie do pojęcia zdolności przepustowej. Trasa pociągu jest zatem szczególnym rodzajem zdolności przepustowej.

12) trasa pociągu – zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu;

Trasa pociągu oznacza zdolność przepustową zarezerwowaną dla przejazdu pociągu.

Trasa pociągu jest zatem szczególnym typem zdolności przepustowej zdefiniowanej w pkt 11 (szerzej na ten temat zob. powyżej), obejmującym wyłącznie przejazdy pociągów, nieobejmującym zaś manewrów.

Pojęcie pociągu zostało zdefiniowane w pkt 1e.

Przejazdy pociągów odbywają się na liniach kolejowych zdefiniowanych w pkt 2.

Trasa pociągu przydzielana jest przez zarządcę w ramach rozkładu jazdy pociągów (szerzej na ten temat zob. komentarz do art. 30).

Za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu (a więc po przydzieleniu trasy pociągu), zarządca pobiera od przewoźnika kolejowego opłatę zwaną opłatą podstawową. Zarządca pobiera także opłatę rezerwacyjną za niewykorzystanie przydzielonej trasy pociągu (na temat opłat zob. komentarz do art. 33).

13) typ pojazdu – ogół rozwiązań technicznych zastosowanych w projekcie pojazdu, określonych zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi pojazdu;

Określenie typu pojazdu za pomocą zasadniczych cech konstrukcyjnych opisanych w poszczególnych TSI ułatwia zarządzanie konfiguracją pojazdu zarówno w produkcji seryjnej, jak i w cyklu życia istniejących pojazdów. W jednoznaczny sposób umożliwia bowiem ustalenie, jakie zmiany w projekcie lub w istniejącym pojeździe będą prowadziły do powstania nowego typu i związanych z tym obowiązków w zakresie oceny zgodności. Istotne dla zarządzania konfiguracją są także pojęcia wariantu typu i wersji typu zawarte w art. 2 pkt 12 i 13 rozporządzenia 2018/545.

- 13a) obszar użytkowania pojazdu – sieć kolejowa lub sieci kolejowe na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, gdzie dany pojazd ma być użytkowany;**

Obszar użytkowania pojazdu zdefiniowano na potrzeby rozgraniczenia właściwości Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) i Agencji odnośnie do wydawania zezwoleń dla typu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu. Obszar użytkowania pojazdu nie jest definiowany w odniesieniu do pojazdów, których podstawą eksploatacji jest świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu. Obszar użytkowania pojazdu może być określany nie tylko przez odniesienie do sieci kolejowej, lecz także przez odniesienie do terytorium państwa członkowskiego.

- 14) typ budowli – budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;**

Typ budowli zdefiniowany został w ustawie na potrzeby określenia przedmiotu świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu. Niestety przepisy nie definiują parametrów technicznych i eksploatacyjnych, które mogłyby służyć do rozróżnienia poszczególnych typów i zarządzania konfiguracją typu (jak ma to miejsce w odniesieniu do pojazdów podlegających obowiązkowi uzyskania zezwolenia, dla których określone zostały zasadnicze cechy konstrukcyjne).

- 14a) typ urządzenia – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;**

Uwagi poczynione w odniesieniu do typu budowli znajdują zastosowanie również do typu urządzenia.

- 15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu, typu budowli albo typu urządzenia;**

Instytucja świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, do którego uzyskania zobowiązany jest przede wszystkim producent urządzenia lub budowli, będąca podstawą ich eksploatacji, a nie wprowadzenia do obrotu, powoduje zamieszanie co do określenia obowiązków producentów i podmiotów, które te urządzenia i budowle wykorzystują. Świadectwo jako podstawa eksploatacji (a nie wprowadzenia do obrotu) prowokuje też niesłuszną praktykę, stosowaną w ramach procesu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa, poszukiwania świadectw dla urządzeń i budowli wprowadzanych do obrotu nawet wiele lat przed rozpoczęciem procedury uzyskania świadectwa bezpieczeństwa. Więcej na ten temat w komentarzu do art. 22f.

15a) certyfikat zgodności typu – dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu potwierdzający przeprowadzenie tych badań z wynikiem pozytywnym;

Jest to dokument wydawany przez jednostkę, o której mowa w art. 22g u.t.k. w procesie uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu, urządzenia lub budowli. Certyfikat ten nie odnosi się do procesów oceny zgodności składników interoperacyjności, podsystemów lub pojazdów wprowadzanych do obrotu na podstawie zezwolenia.

15b) certyfikat zgodności z typem – dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do stwierdzania zgodności z typem, potwierdzający, że dane urządzenie, budowla albo pojazd kolejowy są zgodne z typem, który uprzednio uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;

Jest to dokument wydawany przez jednostkę, o której mowa w art. 22g u.t.k. w procesie uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu, urządzenia lub budowli. Certyfikat ten nie odnosi się do procesów oceny zgodności składników interoperacyjności, podsystemów lub pojazdów wprowadzanych do obrotu na podstawie zezwolenia. Wydawany jest

na potrzeby legalizacji urządzeń i budowli wprowadzonych do obrotu bez poszanowania obowiązku wystawienia deklaracji zgodności z typem przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

16) (uchylony)

16a) (uchylony)

17) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego – dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;

Dokument ten wystawiany jest jedynie w odniesieniu do pojazdów, dla których nie określono podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (art. 24 ust. 2 u.t.k.). W praktyce potwierdza, że pojazd jest utrzymywany w stanie umożliwiającym bezpieczną eksploatację.

18) świadectwo bezpieczeństwa – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania Jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;

Do posiadania świadectwa bezpieczeństwa zobowiązane są następujące podmioty: użytkownik bocznic kolejowej, użytkownik metra, zarządcą infrastruktury kolei wąskotorowej, infrastruktury funkcjonalnie oddzielonej od reszty systemu kolei i przeznaczonej do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych (w tym wpisanej do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów), infrastruktury eksploatowanej w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, infrastruktury prywatnej. Do posiadania świadectwa bezpieczeństwa zobowiązani są także przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy wyłącznie na wyżej wskazanej infrastrukturze.

18a) jednolity certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i możliwość bezpiecznego prowadzenia działalności w planowanym obszarze działalności;

Określenie, że certyfikat bezpieczeństwa jest jednolity, wynika z tego, że w uprzednim stanie prawnym (zgodnie z dyrektywą 2004/49 Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.04.2004 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 bezpieczeństwa⁵⁶) dzielił się on na dwie części. Część A dotyczyła akceptacji systemu zarządzania bezpieczeństwem. Część B dotyczyła natomiast zgodności z przepisami krajowymi (była to tzw. część sieciowa). W celu prowadzenia działalności przewozowej przewoźnik musiał uzyskać jeden certyfikat bezpieczeństwa w części A, a następnie certyfikat w części B w każdym państwie członkowskim, w którym chciał prowadzić działalność. Obecnie certyfikat bezpieczeństwa ma jednolity charakter w dwóch wymiarach. Po pierwsze, nie dzieli się już na część A i B. Po drugie, jeden dokument uprawnia do realizacji przewozów w wielu państwach członkowskich.

18b) autoryzacja bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji;

Zadania zarządcy infrastruktury, których bezpieczne wykonywanie umożliwia system zarządzania bezpieczeństwem, wymienione zostały szczegółowo w art. 5 ust. 1 ustawy.

19) umowa o świadczenie usług publicznych – umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

⁵⁶ Dz.Urz. UE L 220, s. 16, w brzmieniu z 29.04.2004 r.

W art. 4 pkt 19 u.t.k. ustawodawca, definiując pojęcie umowy o świadczenie usług publicznych, podobnie jak w przypadku pojęcia planu transportowego, zawarł odesłanie do przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych zawierana jest pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego.

Uwagi dotyczące definicji organizatora publicznego transportu zbiorowego – zob. komentarz do art. 4 pkt 19a.

Uwagi dotyczące definicji operatora publicznego transportu zbiorowego – zob. komentarz do art. 4 pkt 19b.

Umowa, o której mowa, operatorowi publicznego transportu zbiorowego przyznaje prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Uwagi dotyczące przewozu o charakterze użyteczności publicznej – zob. komentarz do art. 4 pkt 19c.

Tryb zawierania umów o świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych regulują przepisy rozdziału 5b ustawy o transporcie kolejowym pt. „Przewozy kolejowe o charakterze użyteczności publicznej” (zob. komentarz do art. 28p–28pb).

19a) organizator publicznego transportu kolejowego – organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie odnoszącym się do pasażerskich przewozów kolejowych;

Na gruncie ustawy o transporcie kolejowym pojęcie organizatora publicznego transportu kolejowego utożsamia się z definicją organizato-

ra publicznego transportu zbiorowego, określoną w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jednak z ograniczeniem, że właściwość tego organizatora obejmuje wyłącznie pasażerskie przewozy kolejowe.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 9 u.p.t.z. przez pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego rozumie się właściwą jednostkę samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu, zapewniających funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Organizator publicznego transportu zbiorowego jest również „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia nr 1370/2007. Przez pojęcie to należy rozumieć organ publiczny lub grupę organów publicznych państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, uprawnionych do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym, lub instytucję posiadającą takie uprawnienia (zob. art. 2 lit. b rozporządzenia nr 1370/2007).

Do najważniejszych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu kolejowego, należą: planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, może być gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Należy jednak zwrócić uwagę, że w przypadku transportu kolejowego minister właściwy do spraw transportu jest jedynym podmiotem, który może być organizatorem połączeń na liniach komunikacyjnych albo sieciach komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich. Natomiast wszystkie pozostałe podmioty, z wyłączeniem ministra właściwego do spraw transportu, mogą być również organizatorami publicznego transportu zbiorowego realizowanego w strefie transgranicznej.

Województwo jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego dla linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim. Ponadto województwo może być organizatorem publicznego transportu zbiorowego z uwagi na właściwość ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej. W takim przypadku niezbędne jest jednak działanie w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii albo sieci.

Województwo może być również organizatorem publicznego transportu zbiorowego w przypadku powierzenia takiego zadania na mocy porozumienia zawartego pomiędzy województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii albo sieci komunikacyjnej.

Pozostałe podmioty mogą być organizatorem publicznego transportu zbiorowego ze względu na ich właściwość terytorialną. W praktyce jednak pasażerskie przewozy kolejowe o charakterze *stricte* gminnym lub powiatowym są bardzo rzadkie. Przykładami organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy zawierali umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, są Prezydent m.st. Warszawy, Prezydent Łodzi oraz Starosta Powiatu Sanockiego.

19b) operator publicznego transportu kolejowego – operator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie odnoszącym się do pasażerskich przewozów kolejowych;

W definicji operatora publicznego transportu kolejowego na gruncie ustawy o transporcie kolejowym zawarto odesłanie do definicji operatora publicznego transportu zbiorowego w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Operatorem publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadze-

nia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie (zob. art. 4 ust. 1 pkt 8 u.p.t.z.).

Uprawnienie do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, o którym mowa w przywołanym przepisie, w przypadku pasażerskich przewozów kolejowych odnosi się do licencji na wykonywanie takich przewozów, o której mowa w rozdziale 8 ustawy o transporcie kolejowym (zob. komentarz do art. 43).

19c) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – przewóz o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

Zgodnie z art. 4 pkt 19c u.t.k. przewóz o charakterze użyteczności publicznej powinien być rozumiany zgodnie z definicją zawartą w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zawarto definicję przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Takim przewozem jest powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze (zob. art. 4 ust. 1 pkt 12 u.p.t.z.).

Powszechność usługi, o której mowa w przywołanym przepisie, oznacza jej dostępność na możliwie szeroką skalę na obszarze właściwości danego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

W ocenie Naczelnego Sądu Administracyjnego utożsamianie pojęcia publicznego transportu kolejowego z powszechną dostępnością tego transportu dla każdego, kto chciałby z niego skorzystać, nie jest uzasadnione. O publicznym charakterze transportu powinno przesądzać to, czy zarządca infrastruktury udostępnia linie kolejowe uprawnio-

nym przewoźnikom kolejowym, a nie to, że faktycznie z linii tych korzystają tylko ci z nich, którzy mają w tym interes gospodarczy. Inne rozumienie wykorzystywania linii kolejowych na potrzeby publicznego transportu kolejowego pozostaje zdaniem Naczelnego Sądu Administracyjnego w sprzeczności z realiami gospodarczymi⁵⁷.

Jak wynika z komentowanego przepisu, usługi, o których mowa, wykonywane są przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych danej społeczności. Oznacza to, że dostęp do takich usług powinien być ciągły i odpowiadający zapotrzebowaniu ze strony pasażerów. Podstawą do oceny takiego zapotrzebowania powinny być obiektywne dane, uwzględniające aspekt zmienności popytu na te usługi. Diagnoza potrzeb przewozowych, które zostaną zaspokojone usługami, o których mowa w niniejszym artykule, powinna zostać dokonana w planie transportowym (zob. komentarz do art. 4 pkt 4a).

19d) (uchylony)

20) (uchylony)

20a) przewozy wojewódzkie – wojewódzkie przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

W przepisie art. 4 pkt 20a ustawodawca zawarł odesłanie do definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich, określonej na gruncie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Wojewódzkie przewozy pasażerskie to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa.

W przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym wojewódzkie przewozy pasażerskie to także przewóz do najbliższej stacji

⁵⁷ Wyrok NSA z 15.05.2012 r., II FSK 2150/10, LEX nr 1214181.

w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa.

Zgodnie z definicją przyjętą w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wojewódzkie przewozy pasażerskie to inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie.

20b) przewozy lokalne – powiatowe przewozy pasażerskie, powiatowo-gminne przewozy pasażerskie, gminne przewozy pasażerskie lub metropolitalne przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

Zgodnie z art. 4 pkt 20b u.t.k. przewozy lokalne należy rozumieć jako wybrane kategorie przewozów, określone w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.: powiatowe przewozy pasażerskie, powiatowo-gminne przewozy pasażerskie, gminne przewozy pasażerskie lub metropolitalne przewozy pasażerskie.

Powiatowe przewozy pasażerskie oznaczają przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub utworzyły związek powiatów. Powiatowe przewozy pasażerskie to usługi inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie oznaczają przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny. Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie to usługi inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

Gminne przewozy pasażerskie oznaczają przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub utworzyły związek międzygminny. Gminne przewozy pasażerskie to usługi inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

Metropolitalne przewozy pasażerskie oznaczają przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego. Metropolitalne przewozy pasażerskie to usługi inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie. *De lege lata* należy zwrócić uwagę na niekonsekwencję ustawodawcy, który w odesłaniu zawartym w art. 4 pkt 20b posługuje się pojęciem przewozów „metropolitalnych”, podczas gdy na gruncie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przyjęto definicję przewozów „metropolitalnych”. Chociaż w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym brak definicji przewozów „metropolitalnych”, o których mowa w ustawie o transporcie kolejowym, należy przyjąć, że intencją prawodawcy było odesłanie do objaśnienia zawartego w art. 4 ust. 1 pkt 5a u.p.t.z.

21) (uchylony)

22) przewóz technologiczny – przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;

Przewóz technologiczny to przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii.

Przejazd technologiczny odbywa się zawsze na potrzeby zarządcy infrastruktury w związku z wykonywaniem takiej jego funkcji, przy czym może być wykonywany przez samego zarządcę albo przez podmiot trzeci na zlecenie zarządcy.

Wykonywanie takich przewozów jest niezbędne dla wypełnienia funkcji zarządcy zwłaszcza w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu pociągów. Chodzi tu w szczególności o wysyłanie na sieć kolejową pojazdów kolejowych z ekipami utrzymaniowymi, naprawczymi czy ratowniczymi, prowadzącymi prace na poszczególnych elementach infrastruktury kolejowej.

Wykonywanie przewozów technologicznych przez zarządcę infrastruktury jest zawsze dozwolone i nie narusza zakazu łączenia funkcji zarządcy infrastruktury z funkcjami przewoźnika kolejowego (zob. komentarz do art. 5).

22a) pasażerski przewóz okazjonalny – jednorazowy przewóz w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego mający na celu zaspokojenie potrzeb przewozowych nieprzewidzianych w realizowanych na danej linii przewozach na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu;

Pasażerski przewóz okazjonalny jest trzecim – obok przewozów wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych oraz przewozów komercyjnych, wykonywanych w ramach otwartego dostępu – możliwym trybem świadczenia usług polegających na przewozie osób koleją.

Jak wynika z definicji pasażerskiego przewozu okazjonalnego, jest to przewóz jednorazowy, którego celem jest zaspokojenie potrzeb przewozowych, które nie zostały przewidziane w realizowanych na danej linii kolejowej przewozach wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego lub ograniczonego dostępu do pasażerskich przewozów kolejowych.

Należy zwrócić uwagę na cel pasażerskiego przewozu okazjonalnego. Przewóz ten ma zaspokajać nieprzewidziane na etapie konstrukcji rozkładu jazdy potrzeby przewozowe. Celem, jakiemu ma służyć realizacja

pasażerskiego przewozu okazjonalnego, może być m.in. udział w masowych wydarzeniach, takich jak np. koncerty i inne wydarzenia kulturalne, imprezy sportowe, obchody świąt i wydarzenia o charakterze państwowym, religijnym itd. Ponadto celem pasażerskiego przewozu okazjonalnego może być podróż biznesowa, integracyjna, turystyczna, promocyjna itp. Regularne przewozy pasażerskie, odmiennie od pasażerskich przewozów okazjonalnych, nie mają konkretnie określonego celu, ograniczającego się do przewozu osób wyłącznie na konkretne, przykładowo wskazane wyżej wydarzenia. Nie jest pasażerskim przewozem okazjonalnym okresowe połączenie, uruchamiane np. wyłącznie w okresie wakacji letnich lub ferii zimowych w kierunkach atrakcyjnych turystycznie. Zapewnienie możliwości podróżowania w takie miejsca w okresach wzmożonego zainteresowania takimi podróżami powinno bowiem zostać uwzględnione przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zawieranych z operatorami umowach o świadczenie usług publicznych. Ponadto przewóz pasażerów w takie miejsca w okresie zwiększonego zapotrzebowania na podróżowanie kolejną może być elementem strategii biznesowej przewoźników i przedmiotem wniosku dotyczącego otwartego dostępu do pasażerskich przewozów kolejowych.

Z definicji pasażerskiego przewozu okazjonalnego zawartej w komentowanym przepisie wynika, że przewóz ten może odbywać się wyłącznie na liniach kolejowych. Jak wskazano, celem tego przewozu jest zaspokojenie potrzeb przewozowych, które na danej linii nie zostały wcześniej przewidziane. Z tego względu należy przyjąć, że pasażerski przewóz okazjonalny nie może odbywać się na infrastrukturze innej niż wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów (zob. komentarz do art. 4 pkt 2).

Wniosek aplikanta dotyczący przydzielenia dodatkowej zdolności przepustowej, modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej lub rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej w przypadku pasażerskiego przewozu okazjonalnego powinien zostać złożony do zarządcy infrastruktury co najmniej 7 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu (zob. art. 30 ust. 9 pkt 2 u.t.k.).

23) rozkład jazdy pociągów – plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje;

Rozkład jazdy pociągów to plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje.

Dotyczy on wyłącznie przejazdów wykonywanych przez pojazdy kolejowe (lub ich składy) mające status pociągu (zob. pkt 1e). Nie dotyczy manewrów zdefiniowanych w pkt 1f.

Definicja ta różni się zatem od zawartej w art. 3 pkt 28 dyrektywy 2012/34 definicji pojęcia obowiązującego rozkładu jazdy, oznaczającego dane określające wszelki planowy ruch pociągów i taboru, który będzie miał miejsce na danej infrastrukturze w okresie, w którym rozkład obowiązuje. Wszelki ruch pociągów i taboru obejmuje także manewry.

Rozkład jazdy pociągów opracowywany jest przez zarządcę na podstawie wniosków o przydzielenie trasy pociągu składanych przez aplikantów. Rozkład jazdy pociągów jest zatem ściśle powiązany z pojęciem trasy pociągu zdefiniowanym w pkt 12. Rozkład jazdy pociągu stanowi zestawienie wszystkich przydzielonych tras pociągów.

O szczegółowej procedurze opracowania przez zarządcę rocznego rozkładu jazdy pociągów zob. szerzej komentarz do art. 30.

Rozkład jazdy pociągów obowiązuje przez rok od północy w drugą sobotę grudnia do północy w drugą sobotę grudnia kolejnego roku. Jest to okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów (zob. komentarz do art. 29f).

Rozkład jazdy pociągów ustalany jest przez każdego zarządcę dla całej zarządzanej przez niego sieci kolejowej lub jej części i obejmuje planowane przejazdy wszystkich pociągów (przydzielone trasy wszystkich pociągów). Odpowiednie wyciągi z takiego całościowego rozkła-

du jazdy mogą stanowić rozkład jazdy pociągów pasażerskich, rozkład jazdy pociągów uruchamianych przez danego przewoźnika czy rozkład jazdy pociągów zatrzymujących się na danej stacji (zob. komentarz do art. 30e).

Przepisy ustawy nie określają wymogów odnośnie do formy i szczegółowego zakresu danych zawartych w pełnym rozkładzie jazdy. Należy uznać, że powinny być w nim zawarte wszelkie dane niezbędne do ustalenia (odczytania z tego rozkładu) planowanego terminu i rodzaju wszystkich przejazdów uruchamianych przez wszystkich przewoźników na każdym odcinku linii kolejowej (a więc nie tylko czas planowanego przejazdu na całej trasie pociągu, lecz także np. czasy jazdy przewidziane do pokonywania poszczególnych odcinków).

W zakresie przewozów osób treść rozkładu jazdy ustalanego dla przejazdów organizowanych przez danego przewoźnika regulują przepisy rozporządzenia w sprawie rozkładów jazdy, wydanego na podstawie art. 34 ust. 2 pr. przew.

W zakresie rozkładów jazdy ogłaszanych na stacjach kolejowych zastosowanie znajdują postanowienia karty UIC 413-O Działania usprawniające podróż koleją (w szczególności pkt 2.15 oraz wzory zawarte w załączniku C), wydanej przez Międzynarodowy Związek Kolei (fr. Union Internationale des Chemins de fer – UIC) w styczniu 2008 r.⁵⁸

O wymogach odnośnie do treści rozkładów jazdy pociągów pasażerskich, a także obowiązkach publikacyjnych zob. komentarz do art. 30e.

Rozkład jazdy pociągów jest planem podlegającym realizacji w trakcie jego obowiązywania.

Wszyscy uczestnicy rynku kolejowego – w tym zarówno zarządcą infrastruktury, jak i przewoźnicy kolejowi – powinni stosować się do rozkładu jazdy pociągów, a więc postępować zgodnie z tym planem.

⁵⁸ Zob. www.uic.org (dostęp: 11.03.2022 r.).

Terminy i czasy przejazdów pociągów wynikające z planu powinny być zrealizowane w czasie rzeczywistym. W przeciwnym razie wystąpią zakłócenia, które mogą pociągać za sobą następne (np. nakładanie się opóźnionego przejazdu na zaplanowany przejazd tym samym odcinkiem linii kolejowej innego pociągu, co w efekcie może powodować lawinowe przenoszenie opóźnień jednego pociągu na całą siatkę połączeń).

Niemniej rozkład jazdy pociągów zgodnie z omawianą tu definicją odnoszony jest do przejazdów przyszłych (planowanych, które mają się odbywać), a więc należy go rozpatrywać w kategorii stanu postulowanego, którego pełna realizacja w czasie rzeczywistym z różnych przyczyn (w tym chociażby z powodu awarii taboru lub infrastruktury) może okazać się utrudniona.

Rozkład jazdy pociągów rodzi określone zobowiązania do jego przestrzegania w ramach świadczenia usług z zakresu transportu kolejowego (zob. choćby art. 18 ust. 2 pr. przew.). Nieprzestrzeganie rozkładu jazdy może powodować odpowiedzialność z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, o czym świadczą także przepisy rozporządzenia nr 1371/2007, w szczególności art. 32 załącznika I do niego – wyciąg z Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9.05.1980 r. zmienionej protokołem wprowadzającym zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z 3.06.1999 r.⁵⁹, regulujący kwestię odpowiedzialności w razie niedotrzymania rozkładu jazdy.

24) (uchylony)

25) (uchylony)

26) system kolei Unii – elementy wymienione w załączniku nr 1a do ustawy;

Definicja ta służy określeniu zakresu zastosowania przepisów prawa Unii Europejskiej (przepisy te nie dotyczą całości infrastruktury kole-

⁵⁹ Dz.U. z 2007 r. poz. 674 ze zm.

jowej położonej w Unii, bo jej część objęta jest wyłączeniami, a jedynie systemu kolei Unii). Elementy systemu Unii wymienia załącznik nr 1a do ustawy – Elementy systemu kolei Unii.

26a) (uchylony)

27) (uchylony)

28) (uchylony)

29) **interoperacyjność – zdolność systemu kolei Unii do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności;**

Zdolność systemu kolei Unii do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności osiągnięta jest przez harmonizację przepisów technicznych i operacyjnych służących spełnieniu wymagań zasadniczych systemu kolei⁶⁰.

30) **składnik interoperacyjności – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;**

Składniki interoperacyjności dla danego podsystemu określone są każdorazowo w TSI.

30a) **szczególny przypadek – część systemu kolei Unii, dla którego, tymczasowo lub na stałe, ustalono odrębne przepisy w technicznych specyfikacjach interoperacyjności ze względu na**

⁶⁰ Więcej na temat pojęcia interoperacyjności: M. Pawlik, *Analyse of the challenges for safe transition from individual interoperable railway systems to the single European interoperable system*, „Archives of Civil Engineering” 2016/4; M. Pawlik, *Interoperacyjność kolei – bariera czy szansa dla kolei w Polsce*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP oddział w Krakowie” 2018/2(116); M. Pawlik, *Interoperacyjność systemu kolei Unii Europejskiej*, Warszawa 2017; M. Pawlik, *Interoperacyjność kolei skonsolidowana i uzupełniona dyrektywą 2008/57*, „Technika Transportu Szynowego” 2008/10.