

Ustawa o transporcie kolejowym¹

z dnia 28 marca 2003 r. (Dz.U. Nr 86, poz. 789)

Tekst jednolity z dnia 13 października 2017 r. (Dz.U. 2017, poz. 2117)

(zm.: Dz.U. 2017, poz. 1566, poz. 2361; 2018, poz. 650, poz. 927, poz. 1338, poz. 1629; 2019, poz. 125, Druk sejmowy Nr 3050)

Spis treści

	Art.
Rozdział 1. Przepisy ogólne	1–4
Rozdział 2. Infrastruktura kolejowa	5–9
Rozdział 2a. (<i>uchylony</i>)	9a–9m
Rozdział 2b. Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych	9n–9af
Rozdział 3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	10–16
Rozdział 3a. Rzecznik Praw Pasażera Kolei oraz pozasądowe rozwiązywanie sporów konsumenckich	16a–16g
Rozdział 4. Bezpieczeństwo transportu kolejowego	17–25
Rozdział 4a. Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	25a–25ta
Rozdział 4b. Czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne	25u–25w
Rozdział 5. (<i>uchylony</i>)	26–28
Rozdział 5a. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych	28a–28o
Rozdział 5b. Przewozy kolejowe o charakterze użyteczności publicznej	28p–28pb
Rozdział 5c. (<i>uchylony</i>)	28q–28x
Rozdział 5d. (<i>uchylony</i>)	28y–28z
Rozdział 6. Udostępnianie infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej	29–36
Rozdział 6a. Obiekty infrastruktury usługowej	36a–36i
Rozdział 6b. Stacje pasażerskie	36j–36m
Rozdział 6c. Współpraca zarządców	36n–36p
Rozdział 7. Finansowanie transportu kolejowego	37–42
Rozdział 8. Licencjonowanie transportu kolejowego	43–52
Rozdział 9. Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych	53–57a
Rozdział 10. Ochrona porządku na obszarze kolejowym	58–64
Rozdział 11. Przepisy karne	65
Rozdział 12. Kary pieniężne	66
Rozdział 13. Zmiany w przepisach obowiązujących. Przepisy przejściowe i końcowe	67–78

¹ Treść odnośnika publikujemy na końcu ustawy.

Rozdział 1. Przepisy ogólne

Art. 1. [Zakres ustawy]

Przepisy ustawy określają:

- 1) zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania;
- 2) zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;
- 3) warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
- 3a) warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei 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.

Spis treści

	Nb
1. Prawo o kolejach i transporcie kolejowym	1
2. Charakter regulacji	2
3. Zakres unormowania	3
4. Transport kolejowy. Transport inny szynowy	4
5. Przedmiot ustawy	5
6. Instrumenty prawne	6

- 1 1. Prawo o kolejach i transporcie kolejowym.** Prawo o kolejach i transporcie kolejowym, obok prawa o drogach publicznych, prawa o ruchu drogowym i prawa o transporcie drogowym, reguluje komunikację lądową. Podstawy prawa o kolejach i transporcie kolejowym zawarte są w ustawie z 8.9.2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1311 ze zm.) i w TrKolejU (*J. Lang*, Komunikacja lądowa, s. 415, 421).

Kolej, obok energetyki i telekomunikacji, zaliczana jest do sektorów infrastrukturalnych, sieciowych. Ich specyfika wiąże się z występowaniem infrastruktury technicznej, a zwłaszcza z występowaniem sieci. Z tym łączą się szczególne warunki prowadzenia działalności gospodarczej w tych sektorach (*S.A. Jarecki*, Wpływ publicznego finansowania infrastruktury, s. 83; *T. Kocowski*, Reglamentacja gospodarcza, s. 486; zob. szerzej *M. Szydło*, Regulacja sektorów infrastrukturalnych, *passim*).

Komentowana ustawa utrzymuje zasadę rozdziału działalności polegającej na zarządzaniu infrastrukturą kolejową od działalności polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych (*J. Lang*, Komunikacja lądowa, s. 421). Ustawodawca odszedł w niej od roli zarządcy, którą odgrywało w przeszłości przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe” (por. *E. Ura*, Zagadnienia prawa administracyjnego, s. 520; *M. Hassa*, *A. Musiot*, Od kolei państwowych do kolei samorządowych, s. 217 i n.).

- 2 2. Charakter regulacji.** W literaturze przedmiotu TrKolejU określana jest jako regulacja o fundamentalnym znaczeniu dla istnienia i funkcjonowania całego sektora transportu kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Nazywana

jest konstytucją krajowego rynku kolejowego z uwagi na systemowy walor regulacji [P. Wajda, M. Wierzbowski, w: P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), Ustawa o transporcie kolejowym, s. 32].

Ustawa o transporcie kolejowym jest stworzoną przez ustawodawcę specjalną regulacją rynku transportu kolejowego (A. Wiktorowska, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, s. 140).

3. Zakres unormowania. Poza TrKolejU do problematyki transportu kolejowego 3 odnoszą się inne akty prawne. Zatem ustawa nie ma charakteru regulacji wyłącznej.

4. Transport kolejowy. Transport inny szynowy. Warto pamiętać, że pojęcie 4 transportu kolejowego jest zdefiniowane normatywnie w art. 4 ust. 1 pkt 20 PublTranspZbU. Zgodnie z tym przepisem transport kolejowy jest to przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych, z wyłączeniem środków, które służą do przewozu osób w transporcie innym szynowym. Z kolei transport inny szynowy stanowi przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem, lub przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, inny niż transport kolejowy i transport linowo-terenowy (art. 4 ust. 1 pkt 19 PublTranspZbU). Transport linowo-terenowy stanowi przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub po jednej szynie za pomocą liny napędowej (art. 4 ust. 1 pkt 22 PublTranspZbU).

5. Przedmiot ustawy. W art. 1 TrKolejU ustawodawca określa zakres przedmiotu 5 ustawy. Poszczególne zakresy wskazane w komentowanym przepisie zostały rozwinięte w poszczególnych rozdziałach aktu normatywnego. I tak:

- 1) zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania – w rozdziałach 2, 6, 6a, 6b, 6c, 9;
- 2) zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych – w rozdziałach 4, 5b;
- 3) warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych – w rozdziale 4;
- 4) warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – w rozdziale 4a;
- 5) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego – w rozdziałach 7, 8;
- 6) 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 – w rozdziale 2b;
- 7) czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne – w rozdziale 4b;
- 8) zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym – w rozdziale 3a.

Niestety ustawodawca nie zadbał o spójność brzmienia art. 1 TrKolejU z treściami zawartymi w ustawie, a także wprowadzanymi do niej w wyniku nowelizacji, przez co także powyższe przyporządkowanie napotyka trudności. Ponadto w komentowanym przepisie nie zostały wymienione zasadnicze kwestie regulowane w ustawie dotyczące: Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (rozdział 3), Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (rozdział 5a), ochrony porządku na obszarze kolejowym (rozdział 10), przepisów karnych (rozdział 11), czy kar pieniężnych (rozdział 12).

6. Instrumenty prawne. Do regulacji transportu kolejowego ustawodawca 6 zastosował przede wszystkim instrumenty prawne właściwe dla prawa administracyjnego, pomocniczo także prawa cywilnego i karnego. Jest to wyrazem respektowania zobowiązań związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej [P. Wajda, M. Wierzbowski, w: P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), Ustawa o transporcie kolejowym, s. 32–33].

Chodzi przede wszystkim o implementację, aktualnie czterech, tzw. pakietów kolejowych.

„Pierwszy pakiet kolejowy” obejmuje:

- 1) dyrektywę 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26.2.2001 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty (Dz.Urz. WE L Nr 75, s. 1);
- 2) dyrektywę 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26.2.2001 r. zmieniającą 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. WE L Nr 75, s. 26);
- 3) dyrektywę 2001/14/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z 26.2.2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz.Urz. WE L Nr 25, s. 29);
- 4) dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 19.3.2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz.Urz. WE L Nr 110, s. 1).

„Pierwszy pakiet kolejowy” został wprowadzony ustawą z 28.3.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789).

Na „drugi pakiet kolejowy” składają się:

- 1) dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.4.2004 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 (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei; Dz.Urz. UE L Nr 164, s. 44);
- 2) dyrektywa 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.4.2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz.Urz. UE L Nr 164);
- 3) rozporządzenie Nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.4.2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Dz.Urz. UE L Nr 164, s. 1);
- 4) dyrektywa 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.4.2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.Urz. UE L Nr 164, s. 164), która została transponowana w przyjętej przez Sejm RP 16.12.2005 r. ustawie o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz o zmianie innych ustaw (Dz.U. z 2005 r. Nr 12, poz. 63).

„Drugi pakiet kolejowy” został transponowany do prawa polskiego ustawą z 22.7.2006 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 144, poz. 1046).

„Trzeci pakiet kolejowy” obejmuje:

- 1) dyrektywę 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. zmieniającą dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i nakładania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.Urz. UE L Nr 315, s. 44);
- 2) 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 Wspólnot (Dz.Urz. UE L Nr 315, s. 1);

- 3) 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 Nr 315, s. 14).

Z pakietem tym wiąże się decyzja Komisji Nr 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 Nr 314 z 2011 r.). Została ona implementowana do TrKolejU ustawą z 12.7.2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2013 r. poz. 1033).

Na „czwarty pakiet kolejowy” składają się:

- 1) rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/761 z 16.2.2018 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 Nr 129, s. 16);
- 2) rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z 8.3.2018 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 uchylające rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1158/2010 i (UE) Nr 1169/2010 (Dz.Urz. UE L Nr 129, s. 26);
- 3) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z 9.4.2018 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 Nr 129, s. 49);
- 4) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/764 z 2.5.2018 r. w sprawie honorariów i opłat pobieranych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej i warunków ich płatności (Dz.Urz. UE L Nr 129, s. 68).

Powyższe rozporządzenia mają obowiązywać od 16.6.2019 r. lub od 16.6.2020 r. W Polsce decyzja o terminie transpozycji nie została jeszcze podjęta (<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/14246,Nowy-pakiet-rozporzadzen-Komisji-i-Europejskiej.html?search=77369>, dostęp: 22.2.2019 r.).

Art. 2. (uchylony)

Art. 3. [Wyłączenie stosowania ustawy]

1. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) linii tramwajowych;
- 2) 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;
- 3)² transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 3 pkt 2 i ust. 3a;

² Art. 3 ust. 1 pkt 3 w brzmieniu ustawy z dnia 15.06.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1338), która wchodzi w życie 19.07.2018 r.

4)³ transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych o szerokości toru mniejszej niż 300 mm.

2. Przepisów rozdziałów 2–12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–2b oraz art. 38a–38ba, nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej.

3. Przepisów rozdziałów 2–2b, 4a, 4b, 5b–6b, 7–8, 10 oraz art. 17a–17b, art. 18a–18f, art. 23–23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy.

4. Przepisów rozdziałów 6, 7 i 9 nie stosuje się do infrastruktury kolejowej znajdującej się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywni.

5.⁴ Przepisów rozdziałów 4a, 5a, 5b, 6–6c i 8, art. 5 ust. 3–3e i 6, art. 13 ust. 1, art. 17a, art. 17b, art. 18a–18f, art. 23–23j oraz art. 59–64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.

6. Przepisów rozdziałów 2b, 4a, 5b, 7–8 i 10, art. 17a–17b, art. 18a–18f, art. 23–23j, z wyjątkiem art. 25g i art. 40, nie stosuje się do bocznic kolejowych i przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.

7. Przepisów rozdziałów 2, 4a–9 i 12, art. 23–23j nie stosuje się do metra. Przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio.

8. Przepisów rozdziałów 4a i 5a oraz art. 23–23j nie stosuje się do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei 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. 23–23j nie stosuje się do:

- 1) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;
- 2)⁵ pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego.

1 1. Wyłączenie stosowania TrKolejU. Komentowany przepis wyłącza stosowanie TrKolejU w całości albo częściowo w odniesieniu do wskazanych grup regulacji.

Na podstawie art. 3 ust. 1 pkt 1 i 2 TrKolejU przepisów tej ustawy nie stosuje się do linii tramwajowych, a także do transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym – kopalni 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.

Tramwaj stanowi rodzaj transportu innego szynowego, zdefiniowany w art. 4 ust. 1 pkt 19 PublTranspZbU – patrz komentarz do art. 1 TrKolejU.

Jeżeli transport szynowy jest wykonywany na obszarze zakładów, a pojazdy nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną, wówczas omawiane wyłączenie ma zastosowanie. Wskazane zakłady

³ Art. 3 ust. 1 pkt 4 dodany ustawą z dnia 22.03.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 927), która wchodzi w życie 1.06.2018 r.

⁴ Art. 3 ust. 5 w brzmieniu ustawy z dnia 22.03.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 927), która wchodzi w życie 1.06.2018 r.

⁵ Art. 3 ust. 9 pkt 2 w brzmieniu ustawy z dnia 22.03.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 927), która wchodzi w życie 1.06.2018 r.

mogą mieć charakter produkcyjny, przetwórczy lub dystrybucyjny. Przykładem takiego zakładu są wskazane przez ustawodawcę kopalnie odkrywkowe, zwalowska odpadów, zakłady hutnicze i koksownie.

Przez pojęcie obszaru górniczego należy rozumieć przestrzeń, w granicach której przedsiębiorca jest uprawniony do wydobywania kopaliny, podziemnego bezzbiornikowego magazynowania substancji, podziemnego składowania odpadów, podziemnego składowania dwutlenku węgla oraz prowadzenia robót górniczych niezbędnych do wykonywania koncesji (art. 6 ust. 1 pkt 5 PrGeolGórn).

Pojęcie infrastruktury prywatnej – patrz komentarz do art. 4 pkt 1c TrKolejU.

Przepisów TrKolejU nie stosuje się, zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 4 TrKolejU, również do transportu linowego i linowo-terenowego, przy czym nie jest to wyłączenie zupełne, gdyż prawodawca nakazuje stosować do nich regulację art. 10 ust. 3 pkt 2 i ust. 3a TrKolejU (dotyczącą organu nadzoru rynku).

Transport linowy stanowi przewóz osób środkiem transportu poruszającym się za pomocą napowietrznej liny ciągnącej (art. 4 ust. 1 pkt 21 PublTranspZbU).

Pojęcie transportu linowo-terenowego – patrz komentarz do art. 4 ust. 1 pkt 21 PublTranspZbU.

TrKolejU nie ma zastosowania do transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych o szerokości toru mniejszej niż 300 mm (art. 3 ust. 1 pkt 4 TrKolejU).

Dodanie powyższego przepisu, określającego wyłączenie z TrKolejU transportu wykonywanego na liniach o szerokości toru poniżej 300 mm, ma na celu jasne uregulowanie sytuacji kolejek parkowych czy ogrodowych, które ze względu na swoje niewielkie gabaryty, a także małe rozwijane prędkości nie powodują zagrożenia dla użytkowników, co uzasadniałoby objęcie ich wymaganiami ustawy (uzasadnienie projektu ustawy z 22.3.2018 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym, Druk sejmowy VIII kadencji Nr 2263).

Kolejne wyłączenia stosowania TrKolejU mają charakter wyłączeń częściowych, co oznacza, że do wskazanego zakresu nie stosuje się niektórych przepisów TrKolejU.

Do infrastruktury nieczynnej, na podstawie art. 3 ust. 2 TrKolejU, nie stosuje się przepisów rozdziałów 2–12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–2b TrKolejU (zadań zarządcy infrastruktury) oraz art. 38a–38ba TrKolejU (dofinansowania działalności zarządcy). Oznacza to, że przepisy art. 5 ust. 1–2b oraz art. 38a–38ba mają zastosowanie do infrastruktury nieczynnej.

Pojęcie infrastruktury nieczynnej – patrz komentarz do art. 4 pkt 1b TrKolejU.

Z kolei do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy nie stosuje się przepisów rozdziałów 2–2b, 4a, 4b, 5b–6b, 7–8, 10 oraz art. 17a–17b, art. 18a–18f, art. 23–23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–2b oraz art. 25g (art. 3 ust. 3 TrKolejU). Te ostatnie przepisy mają zatem zastosowanie do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy.

Do infrastruktury kolejowej znajdującej się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywni zgodnie z art. 3 ust. 4 TrKolejU nie stosuje się przepisów rozdziałów 6, 7 i 9.

Do kolei wąskotorowych nie stosuje się przepisów rozdziałów 4a, 5a, 5b, 6–6c i 8, art. 5 ust. 3–3e i 6, art. 13 ust. 1, art. 17a, 17b, 18a–18f, 23–23j oraz 59–64 (art. 3 ust. 5 TrKolejU).

Przepis art. 3 ust. 5 TrKolejU został zmieniony w stosunku do jego poprzedniego brzmienia. Nowelizacja usunęła spośród zestawienia przepisów ustawy, których stosowanie w odniesieniu do kolei wąskotorowych jest wyłączone, rozdział 7 ustawy dotyczący finansowania transportu kolejowego. Ma to umożliwić zarządcom kolei pozyskiwanie dofinansowania, w tym również ze strony zainteresowanych jednostek

samorządu terytorialnego (uzasadnienie projektu ustawy z 22.3.2018 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym, Druk sejmowy VIII kadencji Nr 2263).

Na podstawie art. 3 ust. 6 TrKolejU przepisów rozdziałów 2b, 4a, 5b, 7–8 i 10, art. 17a–17b, 18a–18f, 23–23j, z wyjątkiem art. 25g i 40, nie stosuje się do bocznic kolejowych i przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.

Pojęcie bocznic kolejowej – patrz komentarz do art. 4 pkt 10 TrKolejU.

Z tak sformułowanego przepisu wynika, że do bocznic kolejowych i przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy stosuje się art. 25g i art. 40 TrKolejU.

Do metra nie stosuje się przepisów rozdziałów 2, 4a–9 i 12, art. 23–23j TrKolejU, natomiast przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio, a nie wprost (art. 3 ust. 7 TrKolejU).

Pojęcie linii metra – patrz komentarz do art. 17d ust. 2 TrKolejU.

Przepisów rozdziałów 4a i 5a oraz art. 23–23j TrKolejU w oparciu o art. 3 ust. 8 TrKolejU nie stosuje się do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.

Pojęcie sieci kolejowej – patrz komentarz do art. 4 pkt 4 TrKolejU.

Pojęcie systemu kolei – patrz komentarz do art. 4 pkt 26 TrKolejU.

Pojęcie przewozów wojewódzkich – patrz komentarz do art. 4 pkt 20a TrKolejU.

Pojęcie przewozów lokalnych – patrz komentarz do art. 4 pkt 20b TrKolejU.

Wyłączenie z art. 3 ust. 8 TrKolejU zostało przeniesione z art. 25a ust. 1 pkt 1 TrKolejU (uzasadnienie projektu ustawy z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, Druk sejmowy VIII kadencji Nr 840). Wyłączenie z obowiązku stosowania przepisów dotyczących interoperacyjności dla oznaczonej grupy podmiotów eksploatujących określone sieci kolejowe, infrastrukturę i pojazdy kolejowe wiąże się z niewielką skalą działalności tych podmiotów oraz brakiem wpływu na osiągnięcie kompatybilności technicznej systemu kolei UE [R. Iwański, T. Warchoł, w: P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), Ustawa o transporcie kolejowym, s. 386].

Na podstawie art. 3 ust. 9 TrKolejU przepisów rozdziału 4a oraz art. 23–23j nie stosuje się do: infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego; pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego.

Pojęcie infrastruktury kolejowej – patrz komentarz do art. 4 pkt 1 TrKolejU.

Pojęcie pojazdu historycznego – patrz komentarz do art. 4 pkt 6h TrKolejU.

Pojęcie pojazdu turystycznego – patrz komentarz do art. 4 pkt 6i TrKolejU.

Pojęcie pojazdu kolejowego – patrz komentarz do art. 4 pkt 6 TrKolejU.

Aktualne brzmienie art. 3 ust. 9 pkt 2 TrKolejU zostało odpowiednio zmienione przez wskazanie – obok dotychczasowych „pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego” – pojęć dodanych w art. 4 pkt 6h i 6i, tj. „pojazdu historycznego” i „pojazdu turystycznego”. Z tego względu ustawodawca zrezygnował z dotychczasowego ograniczenia przedmiotowego wyłączenia przepisów ustawy do pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej. W praktyce ograniczenie to sprawiło, że z przepisów TrKolejU wyłączone były wyłącznie pojazdy funkcjonujące w przestrzeni publicznej jako pomniki, umieszczone np. w sąsiedztwie dworców kolejowych starych stacji. Obowiązująca wersja przepisu umożliwia skorzystanie z tego wyłączenia również „czynnym” pojazdom historycznym (uzasadnienie projektu ustawy z 22.3.2018 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym, Druk sejmowy VIII kadencji Nr 2263).

Art. 3a. [Wyłączenie stosowania]

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. **Wyłączenie stosowania rozporządzenia Nr 1371/2007/WE.** Komentowany przepis wprowadza wyłączenie stosowania przepisów rozporządzenia Nr 1371/2007/WE do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób.

W rozporządzeniu Nr 1371/2007/WE miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe przewozy osób są przeciwstawiane pod względem charakteru usługom dalekobieżnym (pkt 26 preambuły rozporządzenia Nr 1371/2007/WE). W celu ich rozróżnienia pomiędzy miejskimi, podmiejskimi i regionalnymi kolejowymi usługami pasażerskimi ustawodawca wspólnotowy nakazuje stosowanie definicji zawartych w dyrektywie Rady 91/440/EWG z 29.7.1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.Urz. L Nr 237, s. 25). Zgodnie z art. 3 tej dyrektywy usługi miejskie i podmiejskie oznaczają usługi transportowe, które mają za cel zaspokojenie potrzeb transportowych ośrodka miejskiego lub konurbacji oraz potrzeb transportowych na trasie między ośrodkiem miejskim lub konurbacją a otaczającymi je obszarami, zaś usługi o zasięgu regionalnym oznaczają usługi transportowe, które mają zaspokoić potrzeby transportowe regionu.

Przewozy miejskie i podmiejskie wydają się być rodzajem komunikacji miejskiej z art. 4 ust. 1 pkt 4 PublTranspZbU. Zgodnie z tym przepisem są nią gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Omawiane wyłączenie nie ma charakteru zupełnego, ponieważ ustawodawca postanawia, że do podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób stosuje się 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/WE.

Komentowany przepis był przedmiotem kontroli TK, który w wyr. z 7.7.2015 r. (K 47/12, OTK-A 2015, Nr 7, poz. 99) orzekł, że art. 3a TrKolejU13 w zakresie, w jakim bezterminowo zwalnia ze stosowania art. 21 ust. 1 rozporządzenia Nr 1371/2007/WE do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób, jest zgodny z art. 69 w zw. z art. 2 Konstytucji RP.

Jednym z zadań Prezesa UTK jest nadzór nad przestrzeganiem przepisów rozporządzenia Nr 1371/2007/WE – patrz komentarz do art. 13 ust. 1b TrKolejU.

Art. 4. [Definicje legalne]

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) **infrastruktura kolejowa** – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy;
- 1a) **droga kolejowa** – 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;
- 1b) **infrastruktura nieczynna** – infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego;

- 1c) infrastruktura prywatna – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób;
- 1d) kolej wąskotorowa – kolej, której tory mają szerokość mniejszą niż 1435 mm;
- 1e) pociąg – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał 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;
 - 2) linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;
- 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;
- 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 sojuszniczych w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowaną do objęcia osłoną techniczną;
- 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;
- 3) przyległy pas gruntu – grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;
- 3a) pas gruntu pod linię kolejową – powierzchnię gruntu wykorzystywaną do budowy lub przebudowy linii kolejowej określoną w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;
- 4) sieć kolejowa – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury;
- 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 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954 oraz z 2017 r. poz. 60 i 730);
- 5) odcinek linii kolejowej – część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;
- 6) pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu;
- 6a) (*uchylony*)
- 6b) dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
- 6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM⁶) – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;

⁶ ECM – Entity in Charge of Maintenance.

- 6d) podmiot zamawiający – podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;
- 6e) krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR⁷) – rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6f) pojazd kolejowy specjalny – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych;
- 6g) krajowy rejestr infrastruktury (RINF) – rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6h)⁸ 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 2018 r. poz. 720), 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 2017 r. poz. 2187 oraz z 2018 r. poz. 10), 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;
- 6i)⁹ pojazd turystyczny – pojazd kolejowy wykorzystywany wyłącznie w celach turystycznych, demonstracyjnych lub rekreacyjnych;
- 7) zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty;
- 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;
- 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;
- 9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
- 9a) usługa trakcyjna – 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;
- 9b) aplikant – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności or-

⁷ NVR – National Vehicle Register.

⁸ Art. 4 pkt 6h dodany ustawą z dnia 22.03.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 927), która wchodzi w życie 1.06.2018 r.

⁹ Art. 4 pkt 6i dodany ustawą z dnia 22.03.2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 927), która wchodzi w życie 1.06.2018 r.

- ganizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego;
- 10) bocznicza 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;
 - 10a) użytkownik boczniczy kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznicza kolejowa;
 - 11) zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie;
 - 12) trasa pociągu – zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu;
 - 13) typ pojazdu kolejowego – pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych;
 - 14) typ budowli – budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
 - 14a) typ urządzenia – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
 - 15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia;
 - 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;
 - 15b) certyfikat zgodności z typem – dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do stwierdzenia zgodności z typem, potwierdzający, że dane urządzenie, budowla albo pojazd kolejowy są zgodne z typem, który uprzednio uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;
 - 16) *(uchylony)*
 - 16a) *(uchylony)*
 - 17) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego – dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;
 - 18) świadectwo bezpieczeństwa – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;
 - 18a) certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający posiadanie przez przewoźnika kolejowego zaakceptowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa;
 - 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;
 - 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;
 - 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;
- 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;
- 19c) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – przewóz o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 19d) *(uchylony)*
- 20) *(uchylony)*
- 20a) przewozy wojewódzkie – wojewódzkie przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 20b) przewozy lokalne – powiatowe przewozy pasażerskie, powiatowo-gminne przewozy pasażerskie, gminne przewozy pasażerskie lub metropolitarne przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 21) *(uchylony)*
- 22) przewóz technologiczny – przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;
- 22a) pasażerski przewóz okazjonalny – jednorazowy przewóz w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego mający na celu zaspokojenie potrzeb przewozowych nieprzewidzianych w realizowanych na danej linii przewozach w ramach umowy o świadczenie usług publicznych lub na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
- 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;
- 24) *(uchylony)*
- 25) *(uchylony)*
- 26) system kolei – wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci;
- 26a) transeuropejski system kolei – sieć kolejową określoną w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1) oraz pojazdy kolejowe przeznaczone do poruszania się po tej sieci kolejowej;
- 27) *(uchylony)*
- 28) *(uchylony)*
- 29) interoperacyjność systemu kolei – zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewni dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej;
- 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 systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;
- 30a) szczególny przypadek – część systemu kolei, dla którego, tymczasowo lub na stałe, ustalono odrębne przepisy w technicznych specyfikacjach interoperacyjności ze względu na istniejące ograniczenia geograficzne,

- topograficzne lub miejskie, lub ze względu na konieczność zapewnienia zgodności z istniejącym systemem kolei;
- 30b) punkty otwarte – wskazane w technicznych specyfikacjach interoperacyjności warunki techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, do których stosuje się przepisy krajowe;
- 30c) zaawansowany etap realizacji – etap planowania lub realizacji podsystemu, w trakcie którego zmiana w zakresie specyfikacji technicznych byłaby nie do zaakceptowania z uwagi na należyte uzasadnione przeszkody o charakterze prawnym, umownym, ekonomicznym, finansowym, społecznym lub środowiskowym;
- 31) podsystem – część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei;
- 32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei – wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei;
- 33) techniczne specyfikacje interoperacyjności – specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;
- 33a) specyfikacje europejskie – wspólne techniczne specyfikacje, europejskie aprobaty techniczne lub krajowe normy stanowiące transpozycję norm europejskich;
- 33b) procedura weryfikacji WE podsystemu – czynności podejmowane przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcę infrastruktury albo przewoźnika kolejowego, mające na celu wykazanie, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych i może zostać dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei;
- 34) certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez jednostkę notyfikowaną potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;
- 34a) pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez jednostkę notyfikowaną potwierdzający, że podsystem w całości albo części, na etapie projektowania lub budowy, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;
- 34b) certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności – dokument wydany przez jednostkę notyfikowaną potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;
- 34c) (*uchylony*)
- 34d) (*uchylony*)
- 34e) (*uchylony*)
- 34f) jednostka notyfikowana – podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów;
- 35) deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium

- państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem, który został poddany procedurze weryfikacji WE podsystemu, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych;
- 35a) pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem w całości albo w części, na etapie projektowania lub budowy, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych;
- 35b) deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych, lub potwierdzające, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;
- 35c) deklaracja zgodności z typem – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury, użytkownika boczniczy albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy, urządzenie albo budowla są zgodne odpowiednio z typem pojazdu, urządzenia albo budowli, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 36) dopuszczenie do eksploatacji – czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem;
- 36a) dopuszczenie do eksploatacji typu – czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia do użytkowania, kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 36b) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji – dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania;
- 36c) terminal towarowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiające załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów;
- 37) środki publiczne – środki publiczne w rozumieniu przepisów o finansach publicznych;

- 37a) państwo członkowskie Unii Europejskiej – państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederację Szwajcarską;
- 38) Agencja – Europejską Agencję Kolejową ustanowioną rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (Dz.Urz. UE L 164 z 30.04.2004, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 214);
- 39) system zarządzania bezpieczeństwem – organizację i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;
- 40) wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem;
- 41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) – metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanie sposobu oceny poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;
- 42) wspólne cele bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części transeuropejskiego systemu kolei i przez system kolei jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;
- 43) modernizacja – większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;
- 44) odnowienie – większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągnięć podsystemu;
- 45) wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
- a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
- 46) poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
- a) przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;
- 47) incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
- 48) postępowanie – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
- 49) interoperacyjne usługi transgraniczne – usługi, których świadczenie wiąże się z przekroczeniem granic Rzeczypospolitej Polskiej i wymaga przynajmniej dwóch certyfikatów bezpieczeństwa od przedsiębiorstw kolejowych;

- 50) tajemnica przedsiębiorstwa – tajemnica przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. poz. 1503, z późn. zm.¹⁰);
- 51) obiekt infrastruktury usługowej – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;
- 52) operator obiektu infrastruktury usługowej – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;
- 53) stacja pasażerska – obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 54) operator stacji pasażerskiej – podmiot zarządzający dworcem kolejowym lub peronem;
- 55) stacja rozrządowa – stacja kolejowa wyposażona w urządzenia do rozrządu wagonów, w skład której wchodzi urządzenia umożliwiające zestawianie składów pociągów i wykonywanie manewrów;
- 56) tory postojowe – tory przeznaczone specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji.

Spis treści

	Nb
1. Definicje legalne	1
2. Infrastruktura kolejowa	2
3. Droga kolejowa	3
4. Infrastruktura nieczynna	4
5. Infrastruktura prywatna	5
6. Kolej wąskotorowa	6
7. Pociąg	7
8. Manewr	8
9. Linia kolejowa	9
10. Linia kolejowa o znaczeniu państwowym	10
11. Linia kolejowa o znaczeniu obronnym	11
12. Linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym	12
13. Przyległy pas gruntu	13
14. Pas gruntu pod linię kolejową	14
15. Sieć kolejowa	15
16. Plan transportowy	16
17. Odcinek linii kolejowej	17
18. Pojazd kolejowy	18
19. Dysponent	19
20. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)	20
21. Podmiot zamawiający	21
22. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR)	22
23. Pojazd kolejowy specjalny	23
24. Krajowy rejestr infrastruktury (RINF)	24
25. Pojazd historyczny	25

¹⁰ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. poz. 959, 1693 i 1804, z 2005 r. poz. 68, z 2007 r. poz. 1206, z 2009 r. poz. 1540 oraz z 2017 r. poz. 933 i 1132.

26. Pojazd turystyczny	26
27. Zarządca infrastruktury	27
28. Obszar kolejowy	28
29. Dworzec kolejowy	29
30. Przewoźnik kolejowy	30
31. Usługa trakcyjna	31
32. Aplikant	32
33. Bocznica kolejowa	33
34. Użytkownik bocznicy kolejowej	34
35. Zdolność przepustowa	35
36. Trasa pociągu	36
37. Typ pojazdu kolejowego	37
38. Typ budowli	38
39. Typ urządzenia	39
40. Świadczenie dopuszczenia do eksploatacji typu	40
41. Certyfikat zgodności typu	41
42. Certyfikat zgodności z typem	42
43. Świadczenie sprawności technicznej pojazdu kolejowego	43
44. Świadczenie bezpieczeństwa	44
45. Certyfikat bezpieczeństwa	45
46. Autoryzacja bezpieczeństwa	46
47. Umowa o świadczenie usług publicznych	47
48. Organizator publicznego transportu zbiorowego	48
49. Operator publicznego transportu zbiorowego	49
50. Przewóz o charakterze użyteczności publicznej	50
51. Przewozy wojewódzkie	51
52. Przewozy lokalne	52
53. Przewóz technologiczny	53
54. Pasażerski przewóz okazjonalny	54
55. Rozkład jazdy pociągów	55
56. System kolei	56
57. Transeuropejski system kolei	57
58. Interoperacyjność systemu kolei	58
59. Składnik interoperacyjności	59
60. Szczególny przypadek	60
61. Punkty otwarte	61
62. Zaawansowany etap realizacji	62
63. Podsystem	63
64. Zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei	64
65. Techniczne specyfikacje interoperacyjności	65
66. Specyfikacje europejskie	66
67. Procedura weryfikacji WE podsystemu	67
68. Certyfikat weryfikacji WE podsystemu	68
69. Pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu	69
70. Certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności	70
71. Jednostka notyfikowana	71
72. Deklaracja weryfikacji WE podsystemu	72
73. Pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu	73
74. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności	74
75. Deklaracja zgodności z typem	75
76. Dopuszczenie do eksploatacji	76
77. Dopuszczenie do eksploatacji typu	77
78. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	78

79. Terminal towarowy	79
80. Środki publiczne	80
81. Państwo członkowskie Unii Europejskiej	81
82. Agencja	82
83. System zarządzania bezpieczeństwem	83
84. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)	84
85. Wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM)	85
86. Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)	86
87. Modernizacja	87
88. Odnowienie	88
89. Wypadek	89
90. Poważny wypadek	90
91. Incydent	91
92. Postępowanie	92
93. Interoperacyjne usługi transgraniczne	93
94. Tajemnica przedsiębiorstwa	94
95. Obiekt infrastruktury usługowej	95
96. Operator obiektu infrastruktury usługowej	96
97. Stacja pasażerska	97
98. Operator stacji pasażerskiej	98
99. Stacja rozrządowa	99
100. Tory postojowe	100

1. Definicje legalne. W art. 4 TrKolejU ustawodawca zawarł definicje legalne 1
pojęć używanych w tej ustawie.

Wprowadzenie do tekstu prawnego definicji zwanej legalną oznacza, że nie ma ona charakteru opinii, porady czy też wskazówki, lecz jako norma prawna ma moc wiążącą dla adresatów tej normy (podmiotów stosujących prawo) w zakresie rozumienia zdefiniowanego pojęcia [uchw. NSA (5) z 30.10.2000 r., OPK 16/00, Legalis].

Większość z pojęć jest definiowana w sposób „pierwotny”, natomiast część odwołuje się do definicji sformułowanych w innych ustawach np. PublTranspZbU.

Słowniczek ustawowy w komentowanym przepisie jest bardzo rozbudowany. Zawiera ok. 100 definicji legalnych. Wiele z nich zostało zmienionych albo dodanych w wyniku inkorporowania do polskiego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z 21.11.2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.Urz. UE L Nr 343, s. 32). Prawdawca dokonał tego ustawą z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r. poz. 1923).

Niestety nie są to jedyne definicje zawarte w TrKolejU. W dalszych przepisach ustawy pojawiają się one również. Co więcej, niektóre zostały przeniesione z art. 4 TrKolejU, a w ich miejsce zamieszczono inne definicje.

Przykładami definicji nieujętych w art. 4 TrKolejU są:

- okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów z art. 29f ust. 1 TrKolejU – patrz komentarz do art. 29f ust. 1 TrKolejU;
- pociąg pasażerski z art. 30 ust. 9 TrKolejU – patrz komentarz do art. 30 ust. 9 TrKolejU;
- plan wykonania z art. 30f ust. 4 TrKolejU – patrz komentarz do art. 30f ust. 4 TrKolejU;
- umowa ramowa z art. 31 ust. 1 TrKolejU – patrz komentarz do art. 31 ust. 1 TrKolejU.

2. Infrastruktura kolejowa. Infrastruktura kolejowa służy wykonywaniu za- 2
dań transportu kolejowego, stanowiąc element zarządzania przez państwo szerzej

rozumianą infrastrukturą zaliczaną do administracji gospodarczej. W skład tej infrastruktury wchodzi nie tylko kolej, ale również drogi lądowe, wodne, lasy państwowe (*I. Lipowicz, Istota administracji, s. 46–47*).

Infrastrukturę kolejową stanowią elementy określone w załączniku Nr 1 do TrKolejU (art. 4 pkt 1 TrKolejU).

Definicja ta stanowi wyraz ujednoczenia tego pojęcia z dyrektywą 2012/34/UE. Aktualnie obszar kolejowy jest definiowany przez infrastrukturę kolejową. Wyeliminowano więc wzajemne definiowanie infrastruktury kolejowej przez obszar kolejowy oraz obszaru kolejowego przez infrastrukturę kolejową (uzasadnienie projektu ustawy z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, Druk sejmowy VIII kadencji Nr 840).

Ustawodawca wymienia je, stawiając im określone warunki. Elementy te muszą:

- 1) tworzyć część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub
- 2) być przeznaczone do zarządzania nimi,
- 3) być przeznaczone do obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub
- 4) być przeznaczone do ich utrzymania.

Elementy wchodzące w skład omawianej infrastruktury zostały enumeratywnie wymienione w załączniku Nr 1 do TrKolejU – patrz załącznik Nr 1 do TrKolejU. Przykładowo są wśród nich: tory kolejowe, rozjazdy, szyny, obrotnice i przesuwnice, mosty, wiadukty, perony, rampy towarowe, systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa, a także grunty pod tymi elementami.

Wśród tych elementów nie ma dworca kolejowego. Związane jest to ze zmianą definicji dworca kolejowego – patrz komentarz do art. 4 pkt 8a TrKolejU.

Z infrastruktury kolejowej może korzystać tylko przewoźnik spełniający określone warunki. Zgodnie z § 15 ust. 1 DostInfrKolejR warunkiem korzystania przez przewoźnika z infrastruktury kolejowej jest:

- 1) przedłożenie zarządcy:
 - a) poświadczonej kopii ważnej licencji z art. 43 TrKolejU (czyli licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy, świadczenie usług trakcyjnych),
 - b) poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa z art. 17e ust. 1 TrKolejU, lub poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa z art. 17e ust. 3 TrKolejU,
 - c) oświadczenia przewoźnika, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 TrKolejU,
- 2) podpisanie z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej z art. 30c TrKolejU.

- 3 3. Droga kolejowa.** Drogą kolejową jest tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika Nr 1 do TrKolejU, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot (art. 4 pkt 1a TrKolejU).

Zatem warunkiem uznania torów wraz z elementami za drogę kolejową jest ich funkcjonalnie połączenie. Nie jest przy tym istotne, kto zarządza tymi elementami.

Definicja drogi kolejowej została zmieniona w związku z koniecznością dostosowania jej do nowej definicji infrastruktury kolejowej, linii kolejowej i bocznic kolejowej (uzasadnienie projektu ustawy z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, Druk sejmowy VIII kadencji Nr 840). Zmiana ta wynika z nowelizacji dokonanej ustawą z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r. poz. 1923). Miała ona związek z implementacją wytycznych dyrektywy 2012/34/UE.

W literaturze podnosi się, że pojęcie drogi kolejowej stanowi fundament ustalenia treści definicji legalnych takich terminów, jak „linia kolejowa”, a w rezultacie

niemal wszystkich pojęć zawartych w treści słowniczka ustawowego z art. 4 TrKolejU [A. Celejewska, P. Ciszak, M. Karcz-Kaczmarek, R. Lewicka, M. Lewicki, A. K. Modrzejewski, A. Ostaniek, M. Rypina, P. Wajda, K. Właźlak, w: P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), Ustawa o transporcie kolejowym, s. 39].

Droga kolejowa może być linią kolejową (patrz komentarz do art. 4 pkt 2 TrKolejU) lub bocznica (patrz komentarz do art. 4 pkt 10 TrKolejU). Ze sformułowania „zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznicę kolejową oraz inne drogi kolejowe” (art. 5 ust. 2a TrKolejU) można wywieść, że w pojęciu dróg kolejowych, poza liniami kolejowymi oraz bocznicami, mieszczą się jeszcze inne drogi kolejowe – patrz art. 5 ust. 2a TrKolejU.

Droga kolejowa znajduje się na obszarze kolejowym – patrz komentarz do art. 4 pkt 8 TrKolejU.

Droga kolejowa posiada zdolność przepustową – patrz komentarz do art. 4 pkt 11 TrKolejU.

Może ona wchodzić w skład terminala towarowego – patrz komentarz do art. 4 pkt 36c TrKolejU.

Warunkiem eksploatacji drogi kolejowej jest posiadanie przez jej zarządcę autoryzacji bezpieczeństwa w zakresie elementów infrastruktury kolejowej, którymi zarządca – patrz komentarz do art. 17d TrKolejU.

Procedurę likwidacji drogi kolejowej określa art. 38ba TrKolejU – patrz komentarz do tego przepisu.

4. Infrastruktura nieczynna. Infrastrukturę nieczynną stanowi infrastruktura 4 kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego (art. 4 pkt 1b TrKolejU).

Pojęcie infrastruktury kolejowej – patrz komentarz do art. 4 pkt 1 TrKolejU.

Pojęcie zarządcy infrastruktury – patrz komentarz do art. 4 pkt 7 TrKolejU.

Definicja infrastruktury nieczynnej została dodana do słowniczka w art. 4 TrKolejU, w wyniku wcielenia do TrKolejU wytycznych dyrektywy 2012/34/UE, dokonanej ustawą z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r. poz. 1923).

Definicja ma zastosowanie przede wszystkim w odniesieniu do wyłączenia ze stosowania większości przepisów ustawy określonego w art. 3 ust. 2 TrKolejU. Za infrastrukturę nieczynną będzie można uznać taką infrastrukturę, której zarządca nie przewidział do eksploatacji (uzasadnienie projektu ustawy z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, Druk sejmowy VIII kadencji Nr 840).

Określanie elementów stanowiących infrastrukturę nieczynną jest zadaniem zarządcy – patrz komentarz do art. 5 TrKolejU.

Jeśli zarządca nie nada sieci kolejowej statutu, jest to równoznaczne z nadaniem zarządzanej infrastrukturze statusu infrastruktury nieczynnej – patrz komentarz do art. 5 ust. 2b TrKolejU.

Wykonywanie przewozów przez przedsiębiorcę na drodze kolejowej posiadającej status infrastruktury nieczynnej podlega karze pieniężnej – patrz komentarz do art. 66 ust. 1 pkt 1 lit. b TrKolejU.

5. Infrastruktura prywatna. Infrastruktura prywatna jest to infrastruktura 5 kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób (art. 4 pkt 1c TrKolejU).

Pojęcie infrastruktury kolejowej – patrz komentarz do art. 4 pkt 1 TrKolejU.

Pojęcie zarządcy infrastruktury – patrz komentarz do art. 4 pkt 7 TrKolejU.

Pojęcie infrastruktury prywatnej zostało dodane do TrKolejU w wyniku inkorporowania do polskiego porządku prawnego dyrektywy 2012/34/UE z 21.11.2012 r. Zostało to dokonane ustawą z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r. poz. 1923).