

Materiał porównawczy
do ustawy z dnia 7 maja 2009 r.

**o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu
Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw**

(druk nr 605)

USTAWA z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.)

[Art. 37i.

Oplata paliwowa stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61), z tym że kwota stanowiąca 80 % opłaty paliwowej stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, a kwota stanowiąca 20 % tej opłaty - przychód Funduszu Kolejowego.]

<Art. 37i.

- 1. Oplata paliwowa stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61), z tym że kwota stanowiąca 80% opłaty paliwowej stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, a kwota stanowiąca 20% tej opłaty – przychód Funduszu Kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.**
- 2. W 2009 r. przychód Funduszu Kolejowego stanowi kwota, o której mowa w ust. 1, powiększona o kwotę 200 mln zł, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego w danym roku. Kwota ta zostanie przekazana przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej na rachunek Funduszu Kolejowego do dnia 15 grudnia 2009 r.**
- 3. W latach 2010-2015 przychód Funduszu Kolejowego stanowi kwota, o której mowa w ust. 1, powiększona corocznie o kwotę 100 mln zł, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego w danym roku.**
- 4. Sposób i terminy przekazania kwoty 200 mln zł, o której mowa w ust. 2, oraz kwoty 100 mln zł, o której mowa w ust. 3, zostaną określone w umowie, o której mowa w art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym.>**

USTAWA z dnia 16 grudnia 2005 r. O FUNDUSZU KOLEJOWYM (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61)

Art. 3.

1. Fundusz:

- 1) gromadzi środki finansowe na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych, likwidację zbędnych linii kolejowych;
 - 2) finansuje realizację zadań, o których mowa w pkt 1.
- [2. Środki Funduszu przeznacza się na pokrycie utraconych w latach 2002-2003 przez przewoźników kolejowych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich, niepokrytych dotychczas wypłaconymi dotacjami przekazanymi z tego tytułu.]
3. Środki Funduszu przeznacza się na spłaty kredytów i pożyczek wraz z odsetkami oraz innymi kosztami obsługi kredytów i pożyczek, a także na pokrycie kosztów emisji i wykupu obligacji, o których mowa w art. 7 ust. 1, oraz spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń, o których mowa w art. 7 ust. 2.
 - <4. Środki Funduszu w latach 2009–2015 przeznacza się na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw, zwane dalej „województwami”, zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).**
 - 5. Wielkość środków, o których mowa w ust. 4, w danym roku budżetowym wynosi 100 mln zł, z zastrzeżeniem ust. 6. Środki te województwa otrzymują w częściach równych.**
 - 6. W 2009 r. wielkość środków na zadania określone w ust. 4 wynosi 200 mln zł.>**

Art. 5.

<1.> Środki Funduszu pochodzą z:

- 1) 20 % wpływów z opłaty paliwowej, pobieranych zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440);
- 2) odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków Funduszu w bankach;
- 3) przychodów z akcji w spółkach przekazanych ministrowi właściwemu do spraw transportu przez Skarb Państwa w celu zasilenia Funduszu;
- 4) przychodów ze sprzedaży akcji, o których mowa w art. 6;
- 5) środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego;

- 6) wpływów z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego;
 - 7) inwestycji środków Funduszu w jednostki uczestnictwa funduszy rynku pieniężnego, o których mowa w art. 178 ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych (Dz. U. Nr 146, poz. 1546, z późn. zm.);
 - 8) darowizn i zapisów;
 - 9) wpływów z innych środków publicznych.
- <2. W 2009 r. środki, o których mowa w ust. 1 pkt 1, powiększa się o kwotę 200 mln zł, przekazaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej.**
- 3. W latach 2010–2015 środki, o których mowa w ust. 1 pkt 1, powiększa się corocznie o kwotę 100 mln zł, przekazywaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej.>**

<Art. 5a.

Sposób i terminy przekazywania kwoty 200 mln zł, o której mowa w art. 5 ust. 2, oraz kwoty 100 mln zł, o której mowa w art. 5 ust. 3, zostaną określone w umowie, o której mowa w art. 12.>

Art. 9.

1. Projekt Programu opracowuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego na okres od roku do lat sześciu.
2. Program określa:
 - 1) wykaz zadań w zakresie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej, ze wskazaniem przewidywanej wysokości finansowania ze środków Funduszu oraz pozostałych źródeł finansowania tych zadań;
 - 2) wykaz poszczególnych kolejowych projektów inwestycyjnych, ze wskazaniem przewidywanej wysokości finansowania ze środków Funduszu oraz pozostałych źródeł finansowania tych projektów;
 - 3) wykaz zbędnych linii kolejowych przewidywanych do likwidacji, ze wskazaniem przewidywanej wysokości finansowania ze środków Funduszu;
 - [4) wykaz zobowiązań powstałych w wyniku braku pełnego pokrycia przez budżet państwa utraconych w latach 2002-2003 przez przewoźników kolejowych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich.]*
- <5) przewidywaną wysokość środków przeznaczonych na finansowanie lub współfinansowanie zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w podziale na lata i województwa.>**
3. Program zatwierdza Rada Ministrów.
- [4. Zatwierdzony Program ogłasza się w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski".]*

- <5. Minister właściwy do spraw transportu może dokonać przesunięć środków Funduszu pomiędzy zadaniami, o których mowa w ust. 2 pkt 2, w ramach limitu środków określonego w Programie na te zadania, z zastrzeżeniem ust. 6. O dokonanych przesunięciach minister właściwy do spraw transportu informuje Radę Ministrów oraz Bank Gospodarstwa Krajowego w terminie 14 dni od dnia dokonania przesunięcia.
6. Przesunięcie środków, które powoduje zwiększenie wydatków na określone zadanie, nie może być większe niż 20% wartości kosztorysowej tego zadania.
7. Czynności, o których mowa w ust. 5 i 6, nie wymagają zatwierdzenia zmiany Programu przez Radę Ministrów.>

[Art. 11.

Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, dokonuje wypłat ze środków Funduszu na rzecz zarządców infrastruktury w wysokości i terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 10, oraz na rzecz przewoźników kolejowych zgodnie z ustaleniami Programu dokonanymi na podstawie art. 9 ust. 2 pkt 4.]

<Art. 11.

Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, dokonuje wypłat ze środków Funduszu na rzecz zarządców infrastruktury w wysokości i terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 10, oraz na rzecz województw zgodnie z ustaleniami Programu dokonanymi na podstawie art. 9 ust. 2 pkt 5.>

<Art. 11a.

1. Minister właściwy do spraw transportu informuje pisemnie województwa o tym, w jakiej wysokości środki Funduszu przeznaczy na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4, w danym roku budżetowym, do dnia 31 lipca roku poprzedzającego dany rok budżetowy.
2. Województwa, na podstawie informacji, o której mowa w ust. 1, przedkładają corocznie, do dnia 30 sierpnia roku poprzedzającego dany rok budżetowy, ministrowi właściwemu do spraw transportu projekty planów rzeczowo-finansowych wydatkowania środków, o których mowa w ust. 1. W projekcie planu rzeczowo-finansowego ujmuje się wyłącznie zadania określone przez zarząd województwa w drodze uchwały, przedkładanej łącznie z projektem planu.
3. Minister właściwy do spraw transportu zgłasza zastrzeżenia, jeżeli środki nie są przeznaczane na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4, w terminie 30 dni od dnia złożenia projektów planów, o których mowa w ust. 2.
4. Województwa przedkładają ministrowi właściwemu do spraw transportu plany rzeczowo-finansowe uwzględniające zastrzeżenia, o których mowa w ust. 3, w terminie do dnia 31 października roku poprzedzającego dany rok budżetowy.
5. W przypadku gdy województwo nie uwzględni w planie rzeczowo-finansowym zastrzeżeń, o których mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu przyjmuje plan rzeczowo-finansowy z pominięciem wydatków niezgodnych z zadaniami określonymi w art. 3 ust. 4, o czym informuje województwo w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego dany rok budżetowy.

6. Środki niewykorzystane przez województwa w danym roku budżetowym mogą być wykorzystane w latach następnych, jednakże nie później niż w 2016 r. Środki niewykorzystane do końca 2016 r. podlegają zwrotowi na rachunek Funduszu.
7. Województwa składają ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych coroczne sprawozdanie z wydatkowania przyznanych w Programie środków, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 5, w terminie do dnia 31 marca roku następnego.
8. Niezłożenie przez województwo sprawozdania w terminie określonym w ust. 7 powoduje wstrzymanie wypłaty środków z Funduszu do czasu jego przekazania.>

USTAWA z dnia 13 listopada 2003 r. O DOCHODACH JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO (Dz. U. z 2008 r. Nr 88, poz. 539 i Nr 220, poz. 1419 i 1429 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 2 i Nr 54, poz. 458)

Art. 6.

1. Źródłami dochodów własnych województwa są:

- 1) dochody uzyskiwane przez wojewódzkie jednostki budżetowe oraz wpłaty od wojewódzkich zakładów budżetowych i gospodarstw pomocniczych wojewódzkich jednostek budżetowych;
 - 2) dochody z majątku województwa;
 - 3) spadki, zapisy i darowizny na rzecz województwa;
 - 4) dochody z kar pieniężnych i grzywien określonych w odrębnych przepisach;
 - 5) 5,0 % dochodów uzyskiwanych na rzecz budżetu państwa w związku z realizacją zadań z zakresu administracji rządowej oraz innych zadań zleconych ustawami, o ile odrębne przepisy nie stanowią inaczej;
 - 6) odsetki od pożyczek udzielanych przez województwo, o ile odrębne przepisy nie stanowią inaczej;
 - 7) odsetki od nieterminowo przekazywanych należności stanowiących dochody województwa;
 - 8) odsetki od środków finansowych gromadzonych na rachunkach bankowych województwa, o ile odrębne przepisy nie stanowią inaczej;
 - 9) dotacje z budżetów innych jednostek samorządu terytorialnego;
 - 10) inne dochody należne województwu na podstawie odrębnych przepisów.
2. Wysokość udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych, od podatników tego podatku zamieszkałych na obszarze województwa wynosi 1,60 %.
- [3. Wysokość udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych, od podatników tego podatku, posiadających siedzibę na obszarze województwa, wynosi 14,0 %.]*

<3. Wysokość udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych, od podatników tego podatku, posiadających siedzibę na obszarze województwa, wynosi 14,75%.>

USTAWA z dnia 28 marca 2003 r. O TRANSPORCIE KOLEJOWYM (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

Art. 4.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) infrastruktura kolejowa - linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętyymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury;
- 1a) droga kolejowa - nawierzchnia kolejowa wraz z podtorzem i budowlami inżynieryjnymi oraz gruntem, na którym jest usytuowana;
- 2) linia kolejowa - droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętyymi pod nie gruntami;
- 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 sojusznicych 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 sojusznicych 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 linii kolejowych będących własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzanych przez zarządcę infrastruktury;

- 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;
- 6a) pojazd trakcyjny - pojazd kolejowy z napędem własnym;
- 7) zarządca infrastruktury - podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części 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 - usytuowany na obszarze kolejowym obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych do obsługi podróży lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów;
- 9) przewoźnik kolejowy - przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;
- 9a) usługa trakcyjna - działalność przedsiębiorcy polegającą na zapewnieniu pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego;
- 10) bocznica kolejowa - droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane;
- 10a) użytkownik bocznic kolejowej - podmiot działający w obrębie bocznic kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego;
- 11) trasa pociągu - określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej;
- 12) zdolność przepustowa - możliwość eksploatacyjno-ruchową linii kolejowej lub jej części do wykonania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie;
- 13) typ pojazdów kolejowych - pojazdy kolejowe o takich samych rozwiązaniach konstrukcyjnych;
- 14) typ budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego - budowle i urządzenia lub systemy o takich samych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
- 15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego - dokument uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;
- 16) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli albo typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego - dokument uprawniający do

użytkowania danego typu budowli albo typu urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego;

- 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 ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego;
- 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 - umowę, zawartą między właściwym organem administracji publicznej a przewoźnikiem kolejowym, określoną w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, zmienionego rozporządzeniami nr 3572/90/EWG i nr 1893/91/EWG oraz aktami przystąpienia Danii, Irlandii, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Grecji, Hiszpanii i Portugalii (Dz. Urz. WE L 156 z 28.06.1969, z późn. zm.);]

<19) umowa o świadczenie usług publicznych – umowę, zawartą między właściwym organem administracji publicznej a przewoźnikiem kolejowym, zawierającą elementy określone w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12. 2007, str. 1);>

- 20) regionalne przewozy pasażerskie - przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednimi województwami do najbliższych stacji węzłowych położonych na ich obszarze;
- 21) (uchylony);
- 22) przewóz technologiczny - przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;
- 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) umowa ramowa - umowę zawartą pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej linii kolejowych obejmującą okres dłuższy niż rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów;

- 25) transport wewnątrzzakładowy - transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa bez udziału przewoźnika kolejowego oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych, w tym na obszarze górniczym - kopalń odkrywkowych oraz zwałowisk odpadów;
- 26) system kolei - wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci;
- 27) transeuropejski system kolei dużych prędkości - sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzi:
 - a) linie kolejowe specjalnie wybudowane dla ruchu odbywającego się z prędkością równą lub większą niż 250 km/h,
 - b) linie kolejowe zmodernizowane dla ruchu odbywającego się z prędkością większą niż 200 km/h,
 - c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a i b, oraz stacjami kolejowymi w centrach miast,
 - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu odbywającego się po liniach, o których mowa w lit. a-c;
- 28) transeuropejski system kolei konwencjonalnej - sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzi:
 - a) linie kolejowe przeznaczone do ruchu pociągów poruszających się z prędkością nie większą niż 200 km/h, do przewozu osób lub rzeczy,
 - b) budowle, budynki i urządzenia przeznaczone do obsługi przewozu osób lub rzeczy, w tym terminale transportu kombinowanego przeznaczone do obsługi przewozu rzeczy,
 - c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a, oraz infrastrukturą kolejową, o której mowa w lit. b,
 - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu na liniach, o których mowa w lit. a i c, obejmujące elektryczne i spalinowe pociągi zespolone, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;
- 29) interoperacyjność kolei - zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej, polegająca na spełnieniu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei;
- 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 kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;
- 31) podsystem - grupa składników interoperacyjności wyróżniona pod względem strukturalnym lub funkcjonalnym;

- 32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei - wymagania określone w dyrektywach w sprawie interoperacyjności kolei, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej - dla zapewnienia interoperacyjności kolei;
- 33) techniczne specyfikacje interoperacyjności - szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, określane i ogłaszane przez Komisję Europejską;
- 34) certyfikat zgodności podsystemu - dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 34a) pośredni certyfikat zgodności podsystemu - dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, potwierdzający, że podsystem na etapie jego projektowania i budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 35) deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu - oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 35a) pośrednia deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu - oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem na etapie jego projektowania i budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 36) oddanie do eksploatacji - przekazanie podsystemu lub składnika interoperacyjności po raz pierwszy do użytkowania w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości lub w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej odpowiednio przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury przez inwestora, importera, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, a w przypadku gdy zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy pełni jednocześnie funkcję inwestora, producenta lub importera - rozpoczęcie użytkowania podsystemu lub składnika interoperacyjności;
- 37) środki publiczne - środki publiczne w rozumieniu ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148, z późn. zm.).
- 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 29.04.2004; 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 wymagania bezpieczeństwa (CST) - minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;
- 43) modernizacja - wszelkie prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;
- 44) odnowienie - wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągów podsystemu;
- 45) wypadek - niezamierzone nagle 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 - wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi 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,mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;
- 47) incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów 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.