

Arkadiusz Kampczyk

## Prawo transportu kolejowego na poziomie Unii Europejskiej

Artykuł dotyczy zagadnień związanych z prawem Unii Europejskiej odnoszącym się do transportu kolejowego. Omówiono 3 poziomy prawa – poziom prawa pierwotnego, wtórnego oraz pomocniczego. W pracy ujęto elementy mające znaczenie dla osiągnięcia wysokiej jakości i przepustowości sieci transportu kolejowego, zwracając uwagę na różnicę pomiędzy „oczekiwaniami” klienta, a jego „potrzebami”. Wykazując też, że efektywna struktura, która zwiększa rolę zarządców infrastruktury, wymaga prowadzenia w diagnostyce, geodezji i kartografii wysokiej jakości produktu. Odniesiono się również do tematyki rozbieżności znaczeniowej między wersjami językowymi unijnych aktów prawnych dla wykładni prawa Unii Europejskiej. W artykule przedstawiono autorskie spostrzeżenia i wnioski.

### Podstawy prawne tematyki transportowej Unii Europejskiej

Tematyka transportowa Unii Europejskiej (UE) posiada swoje podstawy prawne w art. 90–100 regulacji Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w tytule VI „Transport” części trzeciej „Polityka i działania wewnątrz Unii” [37]. Jego zapisy stosują się do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej. Transport: kolejowy, drogowy i śródlądowy na poziomie unijnym określony jest przepisami prawa pierwotnego (traktatowego, zwanego też pierwotnym źródłem prawa), jak i przepisami prawa wtórnego. Artykuł 355 TFUE stwierdza, że terytorialny zakres stosowania prawa pierwotnego UE obejmuje terytoria państw członkowskich oraz niektóre wyspy i terytoria zamorskie (np. Madera, Wyspy Kanaryjskie i francuskie departamenty zamorskie). Stosuje się także do terytoriów, za których stosunki zewnętrzne odpowiedzialne jest państwo członkowskie (np.: Wyspy Alandzkie). Artykuł 355 TFUE stwierdza też wyraźnie, że prawo wspólnotowe nie ma zastosowania na pewnych obszarach, np.: Wyspach Owczych. Należy zaznaczyć, że prawo pierwotne składa się z traktatów założycielskich UE zmienianych i uzupełnianych przez różne traktaty i akty:

- traktaty założycielskie ustanawiające UE,
- wielkie traktaty zmieniające UE,
- protokoły załączane do traktatów,
- traktaty uzupełniające, wprowadzające zmiany sektorowe do traktatów założycielskich,
- traktaty akcesyjne państw do UE.

Źródła wtórne składają się z elementów prawa ustanowionego na podstawie traktatów. Obejmują prawo wtórne jednostronne i prawo umowne. Akty jednostronne można podzielić na 2 grupy:

1. Wymienione w art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, tj: rozporządzenia, dyrektywy, decyzje, opinie i zalecenia.
2. Niewymienione w art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Należą do nich akty nietypowe, takie jak: komunikaty oraz białe i zielone księgi. Księga biała dotycząca transportu to przede wszystkim: „Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” [1, 9].

Natomiast akty umowne obejmują:

1. Umowy międzynarodowe zawarte pomiędzy UE a krajami lub organizacjami trzecimi.
2. Umowy między państwami członkowskimi.
3. Umowy międzyinstytucjonalne, zawarte między instytucjami UE.

Źródła prawa pomocniczego obejmują orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, prawo międzynarodowe i ogólne zasady prawa. Źródła te pozwalają Trybunałowi na uzupełnienie luk w prawie pierwotnym i/lub wtórnym. W Białej księdze – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu [1], zdefiniowano 10 zadań na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu: poziomy odniesienia dla osiągnięcia celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60%, bezpośrednio dotyczące transportu kolejowego to:

- ♦ do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych, ekologicznych korytarzy transportowych. Jednak, aby osiągnąć ten cel, należy dokonać rozbudowy infrastruktury wraz z towarzyszącymi jej elementami;
- ♦ ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r. Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją;
- ♦ stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej, ogólnounijnej, multimodalnej sieci bazowej TEN-T (Transeuropejska sieć transportowa, ang. *Trans-European Transport Networks*) [2], zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych;
- ♦ do 2050 r. połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami, zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów oraz, w miarę możliwości, systemem wodnego transportu śródlądowego. Wprowadzenie systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym: ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym, ang. *European Rail Traffic Management System*), ITS (Inteligentne Systemy Transportowe, ang. *Intelligent Transportation Systems*), SSN (Systemy Nadzoru Morskiego, ang. *SafeSeaNet*), LRIT (Identyfikacja i Śledzenie Statków Pływających, ang. *Long Range Identification and Tracking*), RIS (Usługi Informacji Rzecznej, ang. *River Information Service*). Wdrożenie do użytku europejskiego systemu nawigacji satelitarnej Galileo;
- ♦ do 2050 r. osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym. Osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości sieci transportu kolejowego, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych, może zostać spełnione przez:
  - ♦ odpowiednie ustalenie ich celów,
  - ♦ analizę celów pod kątem ich wpływu na dostosowanie „produktów” do potrzeb aktualnych i przyszłych użytkowników,

- ♦ prawidłowe sformułowanie założeń zadaniowych,
- ♦ zapewnienie zależności i więzi z wewnętrznymi i zewnętrznymi środkami transportu,
- ♦ opracowanie modelu celu, uwzględniającego hierarchiczny pod względem jakości układ modułów tych celów,
- ♦ opracowanie, analizę i ocenę posiadanych i pozyskiwanych danych,
- ♦ przeglądy, uprawomocnienia i sprawdzanie (wraz z kontrolą) poszczególnych etapów i procesów w realizacji celów,
- ♦ nadzorowanie zmian i rozwoju.

Zapewnienie wysokiej jakości to zgodność z wymaganiami i oczekiwaniami. Problematyka skupiająca się wokół wysokiej jakości polega przede wszystkim na zaspokojeniu „oczekiwań” klienta i użytkownika, a nie tylko jego „potrzeb”. Ponieważ „potrzebą” jest wymaganie, które klient ma, zdaje sobie z niego sprawę i komunikuje to wytwórcy, świadczącym usługę lub handlowcowi. Natomiast „oczekiwania” są wymaganiami, których klient nie przekazuje, gdyż są dla niego oczywiste – naturalne lub nie jest świadom ich istnienia. Osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości sieci transportu kolejowego można osiągnąć tylko wtedy, gdy każdy pracownik, na każdym etapie wykonywania swoich czynności/produkcji lub świadczenia usługi wykonuje swoją pracę z pełną świadomością. Jednak pracownik nie może być traktowany w sposób przedmiotowy. Należy zaznaczyć, że zasób ludzki jest najważniejszym zasobem w strukturze transportu. Osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości sieci transportu kolejowego należy interpretować w szerokim znaczeniu tego słowa, nie ograniczając jej tylko do „produktu”, lecz należy uwzględnić:

- ♦ cały proces wykonania usługi,
- ♦ termin realizacji,
- ♦ dokumentację i obsługę klienta.

Adresatem regulacji prawnych TFUE są instytucje UE, państwa członkowskie, jak i bezpośrednio podmioty prywatne, np.: przewoźnicy kolejowi, w zakresie art. 95 ust. 1 TFUE posiadają zakaz dyskryminacji usługobiorców z innych państw członkowskich UE:

„1. W odniesieniu do transportu wewnątrz Unii zakazana jest dyskryminacja polegająca na stosowaniu przez przewoźników względem tych samych towarów na tych samych połączeniach przewozowych różnych stawek i warunków transportu ze względu na kraj pochodzenia lub przeznaczenia produktów przewożonych.”

Przykładem regulacji prawnej o charakterze wtórnym skierowanym na liberalizację rynku transportu kolejowego w UE była dyrektywa 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych [8, 21]. Głównym zadaniem dyrektywy 91/440/EWG była koordynacja prawa transportu kolejowego państw członkowskich oraz podniesienie efektywności kolejnictwa poprzez wzrost konkurencji, któremu służy:

- ♦ rozdzielenie funkcji zarządcy infrastruktury kolejowej od świadczenia usług przewozowych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu zarówno zarządcom infrastruktury, jak i przewoźnikom kolejowym określonego zakresu niezależności gospodarczej,
- ♦ zagwarantowanie, w określonym zakresie, dostępu do infrastruktury kolejowej,
- ♦ wprowadzenie obowiązku kierowania się przez przewoźników kolejowych rachunkiem ekonomicznym.

Dyrektywa ta została zmieniona dyrektywą 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych [18].

Następnie przepisami dyrektywy Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym [26], wprowadzono unijne licencje przewoźowe. Akt ten utracił ważność z dniem 16.06.2015 r. Został uchylony przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego [25]. Przepisy tej dyrektywy określają:

- ♦ zasady mające zastosowanie do zarządzania infrastrukturą kolejową oraz przewozów kolejowych wykonywanych przez istniejące przedsiębiorstwa kolejowe lub przedsiębiorstwa kolejowe, które zostaną założone w państwach członkowskich,
- ♦ kryteria mające zastosowanie do wydawania, odnawiania lub zmiany przez państwo członkowskie licencji przeznaczonych dla istniejących przedsiębiorstw kolejowych lub przedsiębiorstw kolejowych, które zostaną założone w UE,
- ♦ zasady i procedury mające zastosowanie do ustalania i pobierania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i do alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

Należy zaznaczyć, że zastosowanie przepisów dyrektywy 2012/34/UE dotyczy użytkownika infrastruktury kolejowej zarówno w kolejowych przewozach krajowych, jak i międzynarodowych.

Sprawność systemu kolei w zakresie zapewnienia bezpiecznego i ciągłego przejazdu pociągów jest zależna od stanu regulacji prawnych, technicznych oraz eksploatacyjnych i co najważniejsze od posiadanych praktycznych kwalifikacji pracowników techniczno-inżynierskich. Jednak uzyskanie pewności interoperacyjności wymaga spójnych zasad eksploatacji. I to zarówno dla wymagań pracowników, procedur prowadzenia ruchu oraz utrzymania infrastruktury i taboru. Wymagania eksploatacyjne zostały ujęte w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI). Harassek w pracy [5] stwierdza, że interoperacyjność europejskiego systemu jest postrzegana jako czynnik wspierający dalszy rozwój transportu kolejowego i przyczyniający się do zwiększenia jego konkurencyjności w stosunku do innych rodzajów transportu. Rada Unii Europejskiej przyjęła dyrektywę 96/48/WE z 23 lipca 1996 roku o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości [22]. Następnie Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywę 2001/16/WE z 19 marca 2001 roku o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej [15]. Obie te dyrektywy zostały zmienione w 2004 (wersja polska niedostępna) [11] i 2007 [23] roku. W roku 2008 dyrektywy interoperacyjności kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych zostały zastąpione dyrektywą 2008/57/WE z 17 czerwca 2008, obejmującą cały europejski system kolejowy [24]. W najbliższym czasie spodziewane jest wejście w życie tzw. IV Pakietu Kolejowego, w którym znajdzie się również nowa dyrektywa interoperacyjności.

W [5] i [4] wprowadzono podział TSI na dwie grupy: funkcjonalne i strukturalne. Funkcjonalne TSI dotyczą funkcjonalnych podsystemów kolejowych, według zdefiniowania w aneksie II dyrektywy interoperacyjności 2008/57/KE: ruch kolejowy i zarządzanie oraz aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i towarowych. W skład grupy TSI strukturalnych wchodzi specyfikacje dotyczące podsystemów: infrastruktura, energia oraz tabor kolejowy. Niektóre TSI, jak te dotyczące osób o ograniczonej zdolności poruszania się, bezpieczeństwa w tunelach kolejowych oraz sterowanie ruchem i sygnalizacja, zawierają nie tylko parametry techniczne, ale również pewne wymagania organizacyjne i operacyjne (eksploatacyjne). Z tego względu specyfikacje te są uważane za „wspólne”, należące zarówno do typu „funkcjonal-

nego”, jak i „strukturalnego” [4, 5]. TSI mające zastosowanie do całego europejskiego systemu kolei od 1 stycznia 2015 roku zostały zebrane i omówione w pracach [4, 5].

## Pakiety kolejowe – reforma europejskich kolei

Prace legislacyjne w zakresie przebudowy europejskiego obszaru transportu kolejowego zostały zawarte w pakietach kolejowych (zwanym też pakietami liberalizującymi):

1. I pakiet kolejowy przyjęty w 2001 r. obejmował:
  - dyrektywę 2001/12/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych [12],
  - dyrektywę 2001/13/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym [13],
  - dyrektywę 2001/14/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa [14],
  - dyrektywę 2001/16/WE PE i Rady z 19.03.2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej [15].
2. II pakiet kolejowy z 2004 r. obejmował:
  - dyrektywę 2004/49/WE PE i Rady z 29.04.2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz 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 [16],
  - dyrektywę 2004/50/WE PE i Rady z 29.04.2004 r. zmieniającą dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej [17],
  - dyrektywę 2004/51/WE PE i Rady z 29.04.2004 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych [18],
  - rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (ERA, Rozporządzenie w sprawie Agencji) [27].
3. III pakiet kolejowy z 2007 r., obejmował:
  - dyrektywę 2007/58/WE PE i Rady z 23.10.2007 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej [19],
  - dyrektywę 2007/59/WE PE i Rady z 23.10.2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty [20],
  - rozporządzenie 1370/2007/WE PE i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 [28],
  - rozporządzenie 1371/2007/WE PE i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym [29].

Aktualnie trwają prace nad IV pakietem kolejowym. Jego zadaniem jest służyć konkurencji i innowacyjności oraz reformie strukturalnej i technicznej. IV pakiet kolejowy ma wyeliminować trudności, które powodują utrudnienia w zakresie tworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Wnioski składające się na IV pakiet kolejowy mają 4 główne cele [35]:

1. Skuteczne normy i zezwolenia – zmiany mają doprowadzić do zmniejszenia kosztów administracyjnych ponoszonych przez firmy kolejowe i ułatwić nowym operatorom wchodzenie na rynek. ERA ma się stać pojedynczym podmiotem zezwalającym operatorom na użycie pojazdów oraz wydającym certyfikaty bezpieczeństwa.
  2. Efektywna struktura – zmiany mają zwiększyć rolę zarządców infrastruktury, osób odpowiedzialnych za tory, uniezależniając ich operacyjnie i finansowo od operatorów kolejowych. Zarządcy infrastruktury mieliby także kontrolę nad wszystkimi kwestiami będącymi istotą sieci kolejowej, takimi jak planowanie infrastruktury, rozkłady czy codzienna eksploatacja i konserwacja.
  3. Otwarcie krajowych rynków pasażerskich – propozycja otwarcia od grudnia 2019 r. krajowych rynków kolei pasażerskich na nowe podmioty i usługi. Proponowane zmiany zobowiązałyby do ogłaszania przetargów na publiczne usługi kolejowe w UE.
  4. Wykwalifikowani pracownicy – w projektach zwrócono uwagę, iż ważnym czynnikiem jest przyciąganie do sektora kolejowego wykwalifikowanych i zmotywowanych pracowników. Efektywna struktura, która zwiększyłaby rolę zarządców infrastruktury wymaga prowadzenia w diagnostyce, geodezji i kartografii wysokiej jakości produktu, o której decydują:
    - ❖ materiały wyjściowe pobrane z Ośrodków Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej, Kolejowych Ośrodków Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej – początek procesu (dla wykonawców – materiały pobrane, zaś dla jednostek wewnętrznych w strukturach spółki PKP S.A. materiały te powinny być przekazane w drodze zawartego porozumienia pomiędzy spółkami oraz ich jednostkami organizacyjno-administracyjnymi),
    - ❖ zgodność posiadanych materiałów i danych stanu infrastruktury z „terenem”,
    - ❖ zastosowane metody, techniki i technologii diagnostycznych i geodezyjnych,
    - ❖ fachowość personelu – wykształcenie, uprawnienia, doskonalenie,
    - ❖ użyty sprzęt, przyrządy pomiarowe, aplikacje komputerowe,
    - ❖ konsekwentne stosowanie metod kontrolnych i weryfikacyjnych.Zapewnienie wysokiej jakości w efektywnej strukturze wymaga posiadania: danych geoprzestrzennych, produktów geoinformacyjnych, usług geoinformacyjnych, procesów geomatycznych wraz z uwzględnieniem postępu technologicznego i rosnących wymagań ze strony zainteresowanych użytkowników i klienta.
- Na proponowane prawo składają się projekty techniczne oraz projekty dotyczące zarządzania i otwarcia rynku. Filar techniczny obejmuje 3 wnioski uaktualniające dotychczasowe akty prawne [35]:
- ♦ wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia o Europejskiej Agencji Kolejowej – 2013/0014(COD),
  - ♦ wniosek w sprawie zmiany dyrektywy o interoperacyjności systemu kolejowego w UE – 2013/0015(COD),
  - ♦ wniosek w sprawie zmiany dyrektywy o bezpieczeństwie kolei – 2013/0016(COD).

Natomiast filary zarządzania i otwarcia rynku, to zmiany do 2 obowiązujących aktów prawnych i uchylene jednego aktu [35]:

- ♦ wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia o otwarciu rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego – 2013/0028(COD),
  - ♦ wniosek w sprawie zmiany dyrektywy ustanawiającej jednolity europejski obszar kolejowy – 2013/0029(COD),
  - ♦ wniosek w sprawie uchylene rozporządzenia o normalizacji rachunkowości przedsiębiorstw kolejowych – 2013/0013(COD).
- Wprowadzałyby także reformę strukturalną i techniczną. Filar techniczny IV pakietu kolejowego obejmuje propozycje uaktualnienia 3 bardzo ważnych aktów ustawodawczych [35]:

1. **Wniosek w sprawie Europejskiej Agencji Kolejowej** – 2013/0014 (COD). ERA byłaby jedynym podmiotem odpowiedzialnym za wydawanie zezwoleń na pojazdy kolejowe, certyfikatów bezpieczeństwa dla operatorów kolejowych oraz zezwoleń na podsystemy „sterowanie – urządzenia przystankowe”. Posiadałaby też nowe zadania, np.:

- monitorowała by krajowe przepisy kolejowe oraz działalność organów krajowych w dziedzinie interoperacyjności kolejowej i bezpieczeństwa kolei,
- oferowała by niezależne i obiektywne wsparcie techniczne, głównie Komisji Europejskiej,
- miała by większy wpływ na spójne tworzenie i sprawne wprowadzanie aplikacji telematycznych,
- miała by większy wpływ na spójny rozwój europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym.

2. **Wniosek w sprawie interoperacyjności systemu kolejowego w UE** – 2013/0015 (COD).

Zadaniem aktualnej dyrektywy 2008/57 [24] jest unormowanie sieci kolejowej w zakresie technicznym oraz zapewnienie interoperacyjności. Nowelizacja ma skutkować wspólnym podejściem do przepisów o interoperacyjności. Usprawnienie ma dostosować dyrektywę z 2008 r. do innych elementów czwartego pakietu kolejowego, zwłaszcza do zmodyfikowanej roli ERA. Należy zauważyć, że w projekcie znalazł się nowy przepis o TSI mający objąć istniejące podsystemy. Dzięki temu operatorzy kolejowi będą mogli sprawdzać kompatybilność pojazdów z trasami. Wśród pozostałych zmian są:

- doprecyzowanie, jak korzystać z opinii ERA po wykryciu niedociągnięć, zanim zmodyfikowane zostaną specyfikacje,
- ograniczenie możliwości ewentualnego niestosowania specyfikacji,
- nowy przepis o zezwoleniach na wprowadzanie pojazdów na rynek,
- doprecyzowanie roli operatorów kolejowych i zarządców infrastruktury w kontrolowaniu technicznej kompatybilności pojazdu z trasą.

3. **Wniosek w sprawie zmiany dyrektywy o bezpieczeństwie kolei** – 2013/0016 (COD).

Aktualnie obowiązująca dyrektywa 2004/49 [16] wprowadziła ramy bezpieczeństwa kolei, ale nie przewidywała jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. W czwartym pakiecie liberalizującym zaproponowano, by UE przeszła na jednolity certyfikat bezpieczeństwa, wydawany przez ERA. Nowelizacja ma zapewniać stosowanie właściwych środków monitorowania bezpieczeństwa i kontroli zagrożeń. Zmieniona dyrektywa ma zwłaszcza:

- ułatwić tworzenie i wdrażanie jednolitego unijnego certyfikatu bezpieczeństwa i dopuszczać do infrastruktury kolejowej tylko operatorów z certyfikatem,

- uwzględnić zmiany na rynku kolejowym, takie jak coraz częstszy „outsourcing” (ang. *outside-resource-using*) usług i malejąca liczba kontroli wewnętrznych,
- dostosować zakres i definicje do zmienionej dyrektywy o interoperacyjności,
- doprecyzować, jak powinny współpracować krajowe organy dochodzeniowe z sądowymi podczas dochodzeń powypadkowych.

Wykazane akty prawa unijnego tworzą tylko fragment systemu unijnego prawa transportu kolejowego, obejmującego: rozporządzenia, decyzje, dyrektywy oraz akty prawa miękkiego (ang. *soft law*). Rozwój regulacji prawnych UE powoduje potrzebę ciągłego prowadzenia nowelizacji aktów prawnych, a to utrudnia pełne i pozytywne ujednoczenie obowiązujących regulacji prawnych.

## Rozbieżności znaczeniowe między wersjami językowymi unijnych aktów prawnych dla wykładni prawa UE

Wyzwaniem dla tworzenia i wykładni prawa UE jest: wielojęzyczność prawa, równość wersji językowych, autonomiczność prawa, jednolitość prawa, stosowanie prawa w obrębie różnych systemów prawnych. W zakresie wielojęzyczności prawa UE, istnieją 3 zasady:

1. Zjednoczona w różnorodności.
2. Bezpośredniość obowiązywania, stosowania i skuteczności prawa unijnego.
3. Prawo obywatela do jednojęzyczności: dostęp do prawa unijnego w języku ojczystym.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) zajął stanowisko w odniesieniu do zasady pewności prawa w [39], stwierdzając:

„106. [...] iż zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zasada pewności prawa stanowi podstawową zasadę prawa wspólnotowego, która wymaga w szczególności, by uregulowanie było jasne i precyzyjne, tak by podlegające mu podmioty mogły ustalić w sposób jednoznaczny swoje prawa i obowiązki oraz podjąć w związku z tym odpowiednie decyzje [...]”

Institucje Unii Europejskiej publikują akty prawne w wielu językach urzędowych UE, zgodnie z rozporządzeniem nr 1 w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej [31, 33]. W regulacjach prawnych UE obowiązuje zasada równorzędności języków narodowych, zgodnie z którą każdy uznawany jest za tak samo autentyczny. W chwili dokonywania tłumaczenia tekstu z języka pierwotnego na inne języki, powstają i występują rozbieżności znaczeniowe między wersjami językowymi unijnych aktów prawnych. Często jakoś tłumaczenia z języka pierwotnego na język ojczysty, może powodować negatywne działanie, a co najważniejsze to wpływa na jakoś tekstu, a to z kolei dotyczy odbioru i zrozumienia tekstu, prowadząc do nieporozumień. Problematyka rozbieżności znaczeniowej między wersjami językowymi unijnych aktów prawnych dotyczy również Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, co wykazano w pracy [6]. Przykładem może być zamienne stosowanie słów „szerokość toru” i „skrajnia” (ang. *track gauge, gauge*) w rozporządzeniu [30]. Dla 2 różnych pojęć w wersji angielskiej przypisano to samo tłumaczenie polskie (rys. 1).

W związku z błędami dokonanyymi w zakresie tłumaczenia zostało wydane Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej [34], w którym zebrane zostały błędnie przetłumaczone fragmenty oraz ich właściwe znaczenie.

## 4.3.1. Interfejsy z podsystemem „Tabor”:

Tabela 15

Interfejsy z podsystemem „Tabor”, TSI „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski”

Interfejs	Referencyjna TSI „Infrastruktura”	Referencyjna TSI „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski”
Szerokość toru	4.2.4.1. Nominalna szerokość toru 4.2.5.1. Geometria rozjazdów i skrzyżowań 4.2.8.6. Próg natychmiastowego działania w przypadku rozjazdów i skrzyżowań	4.2.3.5.2.1. <i>Mechaniczne i geometryczne charakterystyki zestawu kołowego</i> 4.2.3.5.2.3. <i>Zestawy kołowe ze zmiennym rozstawem kół</i>
Szerokość toru	4.2.3.1. Minimalna skrajnia budowli 4.2.3.2. Odległość między osiami torów 4.2.3.5. Minimalny promień łuku pionowego 4.2.9.3. Odległość peron-oś toru	4.2.3.1. <i>Skrajnia</i>

a)

## 4.3.1. Interfaces with the rolling stock subsystem

Table 15

Interfaces with the rolling stock subsystem, 'Locomotives and Passenger Rolling Stock TSI'

Interface	Reference Infrastructure TSI	Reference Locomotives and Passenger Rolling Stock TSI
Track gauge	4.2.4.1 Nominal track gauge 4.2.5.1 Design geometry of switches and crossings 4.2.8.6 The immediate action limits for switches and crossings	4.2.3.5.2.1 <i>Mechanical and geometrical characteristics of wheelset</i> 4.2.3.5.2.3 <i>Variable gauge wheelsets</i>
Gauge	4.2.3.1 Structure gauge 4.2.3.2 Distance between track centres 4.2.3.5 Minimum radius of vertical curve 4.2.9.3 Platform offset	4.2.3.1. <i>Gauging</i>

b)

Rys. 1. Błędy tłumaczeniowe w Rozporządzeniu Komisji (UE) NR 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące TSI podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w UE: a) punkt 4.3.1. jako przykład z błędnymi terminami tłumaczeń w wersji polskojęzycznej [30], b) punkt 4.3.1. jako przykład z terminami tłumaczeń w wersji anglojęzycznej [10]

Problematyka tłumaczeniowa i znaczeniowa występuje też w innych aktach prawnych, przykładem jest rozporządzenie Rady (WE) nr 207/2009 z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie wspólnotowego znaku towarowego (tabela 1) [32]. W tym przypadku, problematyka dotyczy słowa „odwołanie”, „oświadczenie”, „wniosek”, a w wersji językowej litewskiej „pranešimas”. W tej sprawie został wydany wyrok sądu [38].

Zgodnie z wyrokiem sądu [38] dokonano wyjaśnienia brzmienia litewskiej wersji art. 60 rozporządzenia nr 207/2009:

„22. Co się tyczy brzmienia litewskiej wersji art. 60 rozporządzenia nr 207/2009, należy zwrócić uwagę na zawarty w pierwszym zdaniu wyraz „pranešimas”, oznaczający dokładnie

„oświadczenie”, który ma określać składane w OHIM odwołanie oraz na zawarty w zdaniu trzecim wyraz „prašymas”, oznaczający dokładnie „wniosek”, który ma określać pismo przedstawiające podstawy odwołania. Zdanie drugie w tym języku wskazuje również, że pismo (prašymas) jest uważane za złożone dopiero po uiszczeniu opłaty za wniesienie odwołania.

23. Otóż należy zauważyć, że w drugim zdaniu art. 60 rozporządzenia nr 207/2009 wyraz „prašymas” jest niejasny. Z jednej strony, jak utrzymuje skarżąca, wydaje się on odnosić nie do innego wyrazu użytego w pierwszym zdaniu celem określenia składanego w OHIM odwołania, ale do identycznego terminu użytego w zdaniu trzecim celem określenia pisma przedstawiającego

Tab. 1. Rozbieżność znaczeniowa pomiędzy wersjami językowymi unijnych aktów prawnych

Rozporządzenie Rady (WE) nr 207/2009 z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie wspólnotowego znaku towarowego (Wersja ujednolicona) [32]	Tarybos reglamentas (EB) Nr. 207/2009. 2009 m. vasario 26 d. dėl Bendrijos prekių ženklų (Kodifikuota redakcija) (Tekstas svarbus EEE) [36]
Wersja w języku polskim	Wersja w języku litewskim
<p><b>Artykuł 60</b>  <b>Termin i forma odwołania</b>                      Odwołanie wnosi się na piśmie do Urzędu, w terminie dwóch miesięcy od dnia doręczenia decyzji, której odwołanie dotyczy.                      Odwołanie uważa się za wniesione z chwilą uiszczenia opłaty.                      Pisemne stanowisko przedstawiające podstawy odwołania wnosi się w terminie czterech miesięcy od daty zawiadomienia o decyzji.</p>	<p><b>60 straipsnis</b>  <b>Apeliacijos terminai ir jos forma</b>                      Pranešimas apie apeliaciją                      Tarnybai turi būti paduodamas raštu                      per du mėnesius nuo pranešimo apie sprendimą, dėl kurio buvo paduota apeliacija, dienos. Prašymas laikomas paduotu tik po to, kai sumokamas apeliacijos mokestis. Per keturis mėnesius nuo pranešimo apie sprendimą dienos turi būti paduodamas rašytinis prašymas, kuriame nurodomi apeliacijos pagrindai.</p>

go podstawy odwołania, sugerując w ten sposób, że termin do uiszczenia opłaty za odwołanie wynosi – jak w przypadku tego pisma – cztery miesiące. Z drugiej strony, jak twierdzi OHIM, pozycja tego wyrazu w zdaniu drugim sugeruje, że jest on powiązany ze zdaniem poprzednim, dotyczącym odwołania składanego w OHIM w terminie dwóch miesięcy, a nie z następnym zdaniem, odnoszącym się do pisma przedstawiającego podstawy odwołania.”

Joanna Faruga w pracy [3], również wykazała problematykę rozbieżności w zakresie prawa konkurencji na przykładzie streszczenia decyzji Komisji Europejskiej z dnia 2 lipca 2011 r. między różnymi wersjami językowym aktów prawnych w tym zakresie.

## Podsumowanie

Tematyka dotycząca znajomości regulacji prawnych, nie tylko na poziomie prawa krajowego (polskiego), ale i unijnego **stanowi podstawowy i bardzo ważny element powiązania z jakością** w drodze do osiągnięcia i powodzenia prawidłowości zadań realizowanych przez jednostki powiązane z infrastrukturą transportu kolejowego. Charakterystyczne cechy transportu kolejowego, jako element budownictwa komunikacyjnego, do których należą: indywidualny i specyficzny charakter, rozproszenie realizowanych prac budowlanych w terenie, zależność od wpływów atmosferycznych, praca na terenie stanowiącym działki o wydłużonym charakterze liniowym, długi okres eksploatacji obiektów budowlanych, znaczne wymiary, eksploatacja, wymaga przedsięwzięcia bardzo złożonego, które w dłuższej perspektywie pozwoli otrzymać wysoką **jakość i przepustowość sieci transportu kolejowego**. Rozbieżność między wersjami językowymi aktów prawnych Unii Europejskiej wynika z zastosowania:

- ♦ w jednej lub w kilku wersjach terminu nie posiadającego znaczenia lub o znaczeniu niejasnym, podczas gdy terminy w pozostałych wersjach są jasne, np.: szerokość toru GC, szerokość toru GB, szerokość toru GA w 4.2.1. kategorii linii według TSI [30], sprostowane w [34],
- ♦ w jednej wersji lub w kilku wersjach terminu wieloznacznego (któremu można przypisać więcej niż jedno znaczenie),
- ♦ w jednej wersji językowej lub w kilku wersjach terminu o szerszym znaczeniu niż to, jakie można przypisać terminowi w pozostałych wersjach.

Istnieją akty prawne oraz normy posiadające znaczny wpływ na stan krajowego transportu kolejowego niedostępne w wersji polskiej, przykładem jest: *Directive 2004/50/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Council Directive 96/48/EC on the interoperability of the trans-European high-speed rail system and Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the trans-European conventional rail system* [11]. Zasada: „prawo obywatela do jednojęzyczności: dostęp do prawa unijnego w języku ojczystym” nie do końca posiada zastosowanie.

## Bibliografia:

1. Dyr T., *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI w.*, „Technika Transportu Szynowego” 2011, nr 5–6.
2. Dyr T., Pomykała A., Raczyński J., *Finansowanie rozwoju sieci TEN-T z instrumentu „Łącząc Europę”*, „Technika Transportu Szynowego” 2015, nr 4.
3. Faruga J., „Problem wieży Babel” w prawie konkurencji Unii Europejskiej – rozbieżność między różnymi wersjami językowymi streszczenia decyzji Komisji Europejskiej w sprawie COMP/39.579. *Problemy Współczesnego Prawa*

*Międzynarodowego, Europejskiego i Porównawczego*, vol. XIII, A.D. MMXV: <http://www.europeistyka.uj.edu.pl/documents/3458728/95422804/211-220> (dostęp 23.08.2016).

4. Harassek A., *European Railway Agency and development of the TSIs for European High Speed Railway System*, „Technika Transportu Kolejowego” 2015, nr 6.
5. Harassek A., *Europejska Agencja Kolejowa i rozwój TSI dla europejskiej sieci kolejowej*, „Technika Transportu Kolejowego” 2015, nr 7–8.
6. Kampczyk A., *Bewertung des Gleisgeometriezustands in Polen. Eisenbahn Ingenieur Kompendium (EIK)*, Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. Edition: Frankfurt a.M. 2017.
7. Pawlik M., *Interoperacyjność kolei skonsolidowana i uzupełniona dyrektywą 2008/57/WE*, „Technika Transportu Szynowego” 2008, nr 10.
8. Raczyński J., *Od dyrektywy 91/440 do liberalizacji rynku kolejowego*, „Technika Transportu Szynowego” 2004, nr 1–2.

## Źródła prawa:

9. Biała księga – *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*: KOM (2011) 144 wersja ostateczna.
10. Commission Regulation (EU) No 1299/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to the ‘infrastructure’ subsystem of the rail system in the European Union: OJ L 356, 12.12.2014.
11. Directive 2004/50/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Council Directive 96/48/EC on the interoperability of the trans-European high-speed rail system and Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the trans-European conventional rail system: OJ L 220, 21.06.2004.
12. Dyrektywa 2001/12/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych: Dz. Urz. WE 2001 L 75/1.
13. Dyrektywa 2001/13/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym: Dz. Urz. WE 2001 L 75/26.
14. Dyrektywa 2001/14/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa: Dz. Urz. WE 2001 L 25/29.
15. Dyrektywa 2001/16/WE PE i Rady z 19.03.2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej: Dz. Urz. WE 2001 L 110/1.
16. Dyrektywa 2004/49/WE PE i Rady z 29.04.2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa: Dz. Urz. WE 2004 L 164/44.
17. Dyrektywa 2004/50/WE PE i Rady z 29.04.2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej: Dz. Urz. WE 2004 L 164/114.

18. Dyrektywa 2004/51/WE PE i Rady z 29.04.2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych: Dz. Urz. WE 2004 L 164/164.
19. Dyrektywa 2007/58/WE PE i Rady z 23.10.2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej: Dz. Urz. WE 2007 L 315/44.
20. Dyrektywa 2007/59/WE PE i Rady z 23.10.2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty: Dz. Urz. WE 2007 L 315/51.
21. Dyrektywa 91/440/EWG Rady z 29.07.1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych: Dz. Urz. WE 1991 L 237/25.
22. Dyrektywa 96/48/WE z 23 lipca 1996 roku o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.
23. Dyrektywa Komisji 2007/32/WE z dnia 1 czerwca 2007 r. zmieniająca załącznik VI do dyrektywy Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i załącznik VI do dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej: Dz. Urz. WE L 141 z 2.6.2007.
24. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie: Dz. Urz. WE L 191 z 18.07.2008.
25. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego: Dz. Urz. WE L 343 z 14.12.2012.
26. Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym: Dz. Urz. WE L 143 z 27.06.1995.
27. Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Rozporządzenie w sprawie Agencji): Dz. Urz. WE L 164 z 30.04.2004.
28. Rozporządzenie 1370/2007/WE PE i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70: Dz. Urz. WE 2007 L 315/1.
29. Rozporządzenie 1371/2007/WE PE i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym: Dz. Urz. WE L 315/14 z 03.12.2007.
30. Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej: Dz. Urz. WE L 356, 12.12.2014.
31. Rozporządzenie nr 1 w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej: Dz. Urz. WE 17 z 06.10.1958 r.
32. Rozporządzenie Rady (WE) nr 207/2009 z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie wspólnotowego znaku towarowego (wersja ujednolicona): Dz. Urz. WE L 78 z 24.03.2009.
33. Rozporządzenie Rady (WE) nr 920/2005 z dnia 13 czerwca 2005 r. zmieniające rozporządzenie nr 1 z dnia 15 kwietnia 1958 r. w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej oraz rozporządzenie nr 1 z dnia 15 kwietnia 1958 r. w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej oraz wprowadzające tymczasowe środki stanowiące odstępstwa od tych rozporządzeń: Dz. Urz. WE L 156, 18.06.2005.
34. Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej: Dz. Urz. WE L 356 z 12.12.2014.
35. <http://www.consilium.europa.eu/pl/policies/4th-railway-package/> (dostęp 25.08.2016).
36. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 207/2009. 2009 m. vasario 26 d. dėl Bendrijos prekių ženklų (Kodifikuota redakcija): OL L 78, 2009 3 24.
37. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wersja skonsolidowana: Dz. Urz. WE 2012 C 326/1.
38. Wyrok Sądu (ósma izba) z dnia 21 maja 2014 r. Research and Production Company „Melt Water” UAB przeciwko Urzędowi Harmonizacji w ramach Rynku Wewnętrznego (znaki towarowe i wzory) (OHIM). Wspólnotowy znak towarowy – Zgłoszenie graficznego wspólnotowego znaku towarowego NUEVA – Artykuł 60 rozporządzenia (WE) nr 207/2009 – Niedochowanie obowiązku uiszczenia w terminie opłaty za odwołanie – Dwuznaczność w jednej z wersji językowych – Jednolita wykładnia – Nieprzewidywalne okoliczności lub siła wyższa – Usprawiedliwiony błąd – Obowiązek rzetelności i staranności. Sprawa T-61/13 (ECLI:EU:T:2014:265).
39. Wyrok Sądu pierwszej instancji (trzecia izba w składzie powiększonym) z dnia 15 listopada 2007 r. Republika Węgierska przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich. Rolnictwo – Wspólna organizacja rynków w sektorze zbóż – Przejęcie zbóż przez agencje interwencyjne – Zaostrzenie kryteriów jakości kukurydzy – Wprowadzenie nowego kryterium ciężaru właściwego w odniesieniu do kukurydzy – Naruszenie uzasadnionych oczekiwań – Oczywisty błąd w ocenie. Sprawa T-310/06. Sprawa T-310/06. Republika Węgierska przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich.

Pracę wykonano w ramach badań statutowych nr 11.11.150.005.

#### Autor:

dr inż. **Arkadiusz Kampczyk** – AGH Akademia Górniczo-Hutnicza, Wydział Geodezji Górniczej i Inżynierii Środowiska, Katedra Geodezji Inżynierskiej i Budownictwa, Al. A. Mickiewicza 30, 30-059 Kraków, e-mail: [kampczyk@agh.edu.pl](mailto:kampczyk@agh.edu.pl)

#### The right transport rail at the level of the European Union

The article includes topics focused around the right transport rail at the level of the European Union. It has been shown three levels of the law: primary, secondary and auxiliary. The work included elements relevant to the achievement of high quality and capacity of rail transport network, paying attention to the difference between the “expected” client and his “needs”. Showing also that an effective structure that enhances the role of the infrastructure managers, it requires running in the diagnosis, geodesy and cartography product quality. It has been shown discrepancies between the language versions of EU legislation for the interpretation of European Union law. The article shows the author’s observations and conclusions. This work was done within the statutory research AGH No. 11.11.150.005.