

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2025 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej²⁾

Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 i 731) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 602) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 2:
 - a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej – zmianę przydzielonej zdolności przepustowej, w wyniku której aplikant zakłada przynajmniej częściowe jej wykorzystanie;”;
 - b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:
 - „3a) bruttotonokilometr – miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednej tony brutto towaru na odległość jednego kilometra;”;
- 2) w § 21:
 - a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2. Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, części stawki zależnej od trakcji pociągu oraz części stawki zależnej od postojów handlowych przy peronach.”;
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, Dz. Urz. UE L 67 z 12.03.2015, str. 32, Dz. Urz. UE L 159 z 16.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 295 z 14.11.2017, str. 69).

„4. Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich – z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz kosztów udostępniania peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego – oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.”,

c) uchyla się ust. 7 i 8,

d) w ust. 10 uchyla się pkt 1,

e) w ust. 11 uchyla się pkt 1,

f) w ust. 12 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wynosi 0 zł/pociągokilometr lub 0 zł/bruttotonokilometr dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.”,

g) po ust. 12 dodaje się ust. 12a w brzmieniu:

„12a. Część stawki zależną od postojów handlowych przy peronach ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronów pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów realizujących postoje handlowe przy peronach.”,

h) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

„13. Planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustala się na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich poniesionych w roku obrotowym przyjętym jako rok bazowy, z którego pochodzą wszystkie mierzone lub prognozowane dane do określenia stawek jednostkowych opłat, z uwzględnieniem:

1) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w roku przyjętym jako rok bazowy;

2) planowanych lub znanych wskaźników inflacji na kolejne lata po roku przyjętym jako rok bazowy, a w przypadku kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników inflacji oraz planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej.”,

i) uchyla się ust. 16,

j) ust. 17 otrzymuje brzmienie:

„17. Zarządca może określić w regulaminie sieci część stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, jako wartość wyższą niż 0 zł/pociągokilometr lub 0 zł/bruttotonokilometr, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy ani nie spowoduje zwiększenia udziału w rynku przez transport samochodowy. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przewoźników kolejowych w roku obrotowym przyjętym jako rok bazowy.”,

k) ust. 17a otrzymuje brzmienie:

„17a. W przypadku, o którym mowa w ust. 17, zarządca określa segmenty rynku, w których przewoźnicy kolejowi obecnie nie działają, ale mogą świadczyć usługi, albo mogą zwiększyć udział w rynku w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. W tych segmentach rynku zarządca ustala wartość stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pociągokilometr lub 0 zł/bruttotonokilometr.”,

l) ust. 20 otrzymuje brzmienie:

„20. Zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, o której mowa w ust. 17, jeżeli przyjmie, że wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 1, wynosi 0 zł/pociągokilometr lub 0 zł/bruttotonokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.”,

m) w ust. 22 w pkt 1 i 2 oraz w ust. 24 wyrazy „ust. 1–17” zastępuje się wyrazami „ust. 1–6, 9–15 i 17”;

3) w § 23:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części przydzielonej trasy pociągu, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:

- 1) 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu;
- 2) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;

- 3) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 4) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 5) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 6) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.”;
- b) w ust. 2 skreśla się wyrazy „pkt 2”,
 - c) uchyla się ust. 3,
 - d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w ust. 1, wynosi 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów.”;
- 4) w § 27 w ust. 1:
 - a) po pkt 19 dodaje się pkt 19a w brzmieniu:

„19a)plan wykonania, o którym mowa w art. 30f ust. 4 ustawy,”,
 - b) pkt 21 otrzymuje brzmienie:

„21) procedury rozstrzygnięcia sporów i odwołań w zakresie spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej.”.

§ 2. Zarządcy infrastruktury dostosują regulaminy sieci do wymagań rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem – w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Do:

- 1) cennika opracowanego dla rocznego rozkładu jazdy pociągów obowiązującego w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,

2) opracowywania projektu cennika w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów obowiązującego od dnia 14 grudnia 2025 r.

– stosuje się przepisy dotychczasowe dotyczące sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy z dnia z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 i 731).

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Grzegorz Kuzka

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

/- podpisano elektronicznie/