

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 przewozowi masy brutto pociągu wyrażonej w tonach 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,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji, przychodów związanych z postojami handlowymi przy peronach oraz przychodów związanych z rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz kosztów postojów handlowych przy peronach.”,

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 peronu, 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 obrotowym przyjętym jako rok bazowy;
 - 2) planowanych lub znanych wskaźników inflacji na kolejne lata po roku obrotowym przyjętym jako rok bazowy, a w przypadku kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników inflacji oraz planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej.”,
- i) ust. 15 otrzymuje brzmienie:
- „15. Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w ust. 4, ust. 12 pkt 1 i ust. 12a, ustala się na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.”,
- j) uchyla się ust. 16,
- k) 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. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przewoźników kolejowych oraz wpływ uprzednio wprowadzonego składnika stawki w roku obrotowym przyjętym jako rok bazowy.”,
- l) 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.”,
- m) w ust. 18 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
- „Analizy, o której mowa w ust. 17, zarządca dokonuje po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi przewoźnikami kolejowymi, nie rzadziej niż raz na

trzy lata, z uwzględnieniem optymalnej konkurencyjności co najmniej następujących par segmentów rynku:”,

n) 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 której mowa w ust. 1, wynosi 0 zł/pociągokilometr lub 0 zł/bruttotonokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.”,

o) po ust. 20 dodaje się ust. 20a w brzmieniu:

„20a. Zarządca po dokonaniu analizy, o której mowa w ust. 17, podaje ją do publicznej wiadomości, z wyłączeniem postanowień stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, na stronie internetowej zarządcy nie później niż w terminie miesiąca od dnia jej dokonania.”,

p) 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) uchyla się ust. 2 i 3,
- c) 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 po pkt 19 dodaje się pkt 19a w brzmieniu:

„19a) plan wykonania, o którym mowa w art. 30f ust. 4 ustawy,”.

§ 2. 1. 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.

2. Opłatę rezerwacyjną, o której mowa w § 23 ust. 1 rozporządzenia zmienianego w § 1, nalicza się w sposób określony w § 23 ust. 1 rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym rozporządzenie weszło w życie.

§ 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 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