

Załącznik do uchwały Nr 68/2026

Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

z dnia 28 stycznia 2026 r.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Zasady
rozliczania opóźnień
oraz ograniczeń w dostępności
infrastruktury kolejowej z podmiotami
innymi niż przewoźnicy kolejowi**

Warszawa, styczeń 2026 r.

Właściciel:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala

Biuro Sprzedaży

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

www.plk-sa.pl, e-mail: IUS@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, w całości lub części, bez uprzedniej zgody

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - są zabronione.

Spis treści

§ 1. Wprowadzenie	4
§ 2. Klasyfikacja podmiotów	4
§ 3. Opłaty i kary	5
§ 4. Metody kalkulacji stawek	6
§ 5. Procedury i dochodzenie roszczeń	8
§ 6. Organizacja i wdrożenie Zasad	8
§ 7. Postanowienia końcowe	9
Załącznik – Wykaz stawek; opłat kosztów i strat na dany rok kalendarzowy	10

§ 1.

Wprowadzenie

1. W celu ograniczania opóźnień pociągów na sieci kolejowej, eliminacji ograniczeń w dostępności infrastruktury kolejowej oraz jednolitego rozliczania przyczyn tych zakłóceń w ruchu nie leżących po stronie przewoźników kolejowych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PLK”, „Spółka”, „Zarządca”), przyjmuje do stosowania „Zasady rozliczania opóźnień oraz ograniczeń w dostępności infrastruktury kolejowej z podmiotami innymi niż przewoźnicy kolejowi” (dalej: „Zasady”).
2. Niniejsza regulacja ma na celu ograniczanie niedostępności infrastruktury kolejowej oraz opóźnień pociągów na sieci poprzez wprowadzenie Zasad obciążania kosztami związanymi z brakiem dostępności infrastruktury kolejowej. Ponadto regulacja zapewnia przejrzystość i równe traktowanie podmiotów innych niż przewoźnicy kolejowi w ponoszeniu skutków finansowych zakłóceń procesu prowadzenia ruchu kolejowego.
3. Przez niedostępność infrastruktury kolejowej rozumie się brak możliwości prowadzenia ruchu pociągów lub jego prowadzenie w ograniczonym zakresie lub wprowadzenie kursowania pociągów drogą okrężną.
4. Pod pojęciem „ograniczenia w dostępności infrastruktury kolejowej” rozumie się „planowe zamknięcia torowe”, „ograniczenia eksploatacyjne”, dodatkowe zamknięcia torowe”, „operatywne zamknięcia torowe” lub „awaryjne zamknięcia torowe”, o których mowa w „Zasadach organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19” (dalej: „Ir-19”).
5. Zasady stosuje się do rozliczania opóźnień oraz ograniczeń w dostępności infrastruktury z podmiotami innymi niż przewoźnicy kolejowi (dalej: „Wykonawcy robót”, „Wnioskodawcy” lub „Inni”) i są realizowane przez jednostki organizacyjne PLK (dalej: „Jednostki organizacyjne” lub „Zakłady Linii Kolejowych”).
6. Zasad nie stosuje się w stosunku do kontraktów na roboty inwestycyjne prowadzonych przez Centrum Realizacji Inwestycji, za wyjątkiem stawki za spowodowane opóźnienia pociągów przewoźników kolejowych [zł/min] na poziomie stawki kosztu pełnego PLK, o której mowa w §3 ust. 1 pkt 2 Zasad i opisanej w §4 ust. 1 pkt 1 Zasad.

§ 2.

Klasyfikacja podmiotów

Podmioty i osoby odpowiedzialne za powstawanie opóźnień i ograniczenia w dostępności infrastruktury kolejowej (inne niż przewoźnicy kolejowi) dzielą się na:

- 1) Podmioty działające na podstawie umów z Zarządcą:
 - a) działające na zlecenie Zarządcy/w interesie Zarządcy (Wykonawcy robót),

- b) działające we własnym interesie (Wnioskodawcy),
- 2) Podmioty i osoby przebywające na terenie kolejowym PLK bez umów, w przypadku których możliwe jest wskazanie sprawcy spowodowanych opóźnień lub niedostępności infrastruktury kolejowej (Inni).

§ 3.

Oplaty i kary

1. Podmioty działające w interesie Zarządcy, o których mowa w §2 pkt 1 lit. a), na podstawie umów z Zarządcą, z tytułu spowodowania niedostępności infrastruktury kolejowej oraz/lub opóźnień przewoźników korzystających z infrastruktury są obciążane:
 - 1) opłatą za opracowanie regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót lub innych regulaminów tymczasowych, każdorazowo w przypadku konieczności kolejnych zmian i przesunięć terminów zamknięcia torowego w stosunku do terminu pierwotnego z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy robót, zgodnie ze stawką wykazaną w **poz. 1 załącznika** do Zasad;
 - 2) karami za spowodowane opóźnienia pociągów przewoźników kolejowych [zł/min] zgodnie z ewidencją w systemie SEPE na poziomie stawki kosztu pełnego PLK, zgodnie ze stawką z **poz. 3 załącznika** do Zasad.
2. Podmioty działające we własnym interesie, o których mowa w §2 pkt 1 lit. b), na podstawie umów z Zarządcą, z tytułu spowodowania niedostępności infrastruktury kolejowej oraz/lub opóźnień pociągów przewoźników korzystających z infrastruktury są obciążane:
 - 1) opłatą za organizację planowego zamknięcia torowego (zamknięcia torowego zaplanowanego zgodnie z §3, §4 i §5 Ir-19) oraz dodatkowego zamknięcia torowego (tj. wprowadzonego zgodnie z zasadami §6 Ir-19) z opracowaniem regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót lub innych regulaminów tymczasowych, zgodnie ze stawką z **poz. 1 załącznika** do Zasad. Każdorazowo, w przypadku konieczności kolejnych zmian i przesunięć terminów zamknięcia w stosunku do terminu pierwotnego z przyczyn leżących po stronie Wnioskodawców, naliczana jest opłata za opracowanie regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót lub innych regulaminów tymczasowych zgodnie ze stawką wykazaną w **poz. 1 załącznika** do Zasad;
 - 2) opłatą za organizację operatywnego zamknięcia torowego (tj. wprowadzonego zgodnie z zasadami §6 Ir-19) oraz awaryjnego zamknięcia torowego (tj. zgodnie z §2 ust. 16 Ir-19) zgodnie ze stawką skalkulowaną w **poz. 2 załącznik** do Zasad za zamknięcie do 3 godzin. W przypadku zamknięcia dłuższego niż 3 godziny, za każdą kolejną rozpoczętą godzinę nalicza się 40% stawki z **poz. 2 załącznika** do Zasad;

- 3) karami za spowodowane opóźnienia przewoźników zgodnie z ewidencją w systemie SEPE na poziomie kosztu pełnego PLK [zł/min] zgodnie ze stawką z **poz. 3 załącznika** do Zasad. Dodatkowo dla tych kontrahentów wspomniane kary należy powiększyć o straty niematerialne. Straty niematerialne obejmują koszt niematerialny stawki za 1 minutę spowodowanego opóźnienia, zgodnie ze stawką z **poz. 4 załącznika** do Zasad oraz koszt niedostępności infrastruktury skalkulowany zgodnie ze stawką z **poz. 5 załącznika** do Zasad.
3. Opłaty i kary opisane w ust. 1 oraz ust. 2 ujmują się w umowach ze wskazanymi podmiotami.
4. Podmioty i osoby „Inne”, o których mowa w §2 pkt 2, z którymi PLK nie posiada umów, a przebywając na terenie kolejowym spowodowały niedostępność infrastruktury kolejowej oraz/lub opóźnienia pociągów na sieci PLK, obciąża się kosztami operatywnego zamknięcia torowego lub awaryjnego zamknięcia torowego, toru/torów zgodnie ze stawką z **poz. 2 załącznika** za zamknięcie do 3 godzin. W przypadku zamknięcia dłuższego niż 3 godziny, za każdą kolejną rozpoczętą godzinę nalicza się 40% stawki z **poz. 2 załącznika** do Zasad.
5. Jeśli zachodzi taka możliwość, koszty o których mowa w ust. 4 należy zgłosić jako element strat materialnych z polisy OC sprawcy zdarzenia zgodnie z zasadami „Procedury likwidacji szkód w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z wyłączeniem ubezpieczeń komunikacyjnych If-11”.
6. Dodatkowo w stosunku do grupy sprawców „Inni” Spółka występuje o rekompensatę strat niematerialnych, według stawek z **poz. 4 załącznika** oraz **poz. 5 załącznika** do Zasad. Zakład Linii Kolejowych może odstąpić od dochodzenia niniejszych roszczeń po analizie całości materiału związanego ze zdarzeniem i ocenie prawdopodobieństwa, że w konkretnym stanie faktycznym oraz prawnym nie zachodzą przesłanki takiego roszczenia lub jest ono wątpliwe. Odstępstwo w tym zakresie podejmuje właściwe ds. likwidacji szkód Biuro Centrali.
7. Opłaty i kary opisane w §3 stosuje się do torów głównych zasadniczych oraz torów głównych dodatkowych. W przypadku pozostałej infrastruktury kolejowej Zarządcy, Zakłady Linii Kolejowych (IZ-y) ustalają opłaty i kary we własnym zakresie.

§ 4.

Metody kalkulacji stawek

1. Wysokość stawek za minutę opóźnienia dla podmiotów innych niż przewoźnicy kolejowi jest ustalana w następujących poziomach:
- 1) stawka kosztu pełnego KP [zł/min] – stosowana wobec kontrahentów umownych Wykonawców robót i innych podmiotów, obejmująca pełny koszt Zarządcy,

- 2) stawka strat niematerialnych SSN [zł/min] – stosowana wobec kontrahentów umownych Wnioskodawców działających we własnym interesie oraz „Innych” podmiotów.
2. Ponadto, w przypadku strat niematerialnych, poza stawką za minutę opóźnienia, oblicza się wysokość strat z tytułu niedostępności infrastruktury SNI [zł]. Kwotę strat z tytułu niedostępności infrastruktury kolejowej uwzględnia się w umowach z kontrahentami działającymi we własnym interesie na terenie kolejowym oraz przy potencjalnym dochodzeniu roszczeń od grupy podmiotów „Inni”.
3. Stawka kosztu pełnego PLK jest ustalana zgodnie z poniższą metodyką [KP]:
 - 1) stawka kosztu pełnego KP [zł/min] jest ilorazem kosztów operacyjnych [KOP] oraz łącznego rzeczywistego czasu przejazdu pociągów na sieci PLK [CPP],
 - 2) koszty operacyjne PLK [KOP] przyjmuje się z ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego Spółki (poz. B Rachunku zysków i strat),
 - 3) łączny rzeczywisty czasu przejazdu [CPP] dotyczy pociągów pasażerskich oraz towarowych za najbardziej aktualny okres 12 miesięcy kończący się w czerwcu danego roku,
 - 4) stawkę kosztu oblicza się wg formuły: $KP = KOP / CPP$, stawka z **poz. 3 załącznika** do Zasad.
4. Stawka strat niematerialnych [zł/min] jest ustalana zgodnie z poniższą metodyką [SSN]:
 - 1) stawka strat niematerialnych SSN [zł/min] jest ilorazem wartości rynku przewozów kolejowych [WRP] oraz łącznego rzeczywistego czasu przejazdu pociągów na sieci PLK [CPP],
 - 2) wartość rynku przewozów kolejowych [WRP] jest sumą przychodów uzyskiwanych przez przewoźników pasażerskich i towarowych ustalaną na podstawie ostatniego opublikowanego Sprawozdania z funkcjonowania rynku kolejowego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
 - 3) łączny rzeczywisty czas przejazdu [CPP] dotyczy pociągów pasażerskich oraz towarowych za najbardziej aktualny okres 12 miesięcy kończący się w czerwcu danego roku,
 - 4) stawkę kosztu oblicza się wg formuły: $SSN = WRP / CPP$, stawka z **poz. 4 załącznika** do Zasad.
5. Wysokość strat z tytułu niedostępności infrastruktury kolejowej jest ustalana zgodnie z poniższą metodyką [SNI]:
 - 1) wysokość strat z tytułu niedostępności infrastruktury kolejowej SNI [zł] jest iloczynem długości nieczynnej infrastruktury kolejowej NI [km], czasu niedostępności CN [min] oraz stawki za minutę niedostępności SN [zł/min],
 - 2) długości nieczynnej infrastruktury kolejowej DL [km] oraz czasu niedostępności CN [min] określa się na podstawie dokumentacji PLK związanej ze zdarzeniem powodującym niedostępność infrastruktury dla przewoźników kolejowych,

- 3) stawka niedostępności infrastruktury kolejowej CN [zł/min] jest ilorazem wielkości otrzymanych środków publicznych DP [zł] na utrzymanie 1 km linii kolejowych na sieci PLK w danym roku oraz rocznej liczby minut [525 600 minut],
- 4) wielkość środków publicznych otrzymanych na utrzymanie infrastruktury kolejowej DP [zł] w danym roku, oraz długość utrzymywanych linii kolejowych ustala się na podstawie informacji zawartych w ostatnim zatwierdzonym Sprawozdaniu z działalności Spółki,
- 5) wysokość strat z tytułu niedostępności infrastruktury kolejowej SNI oblicza się wg formuły:
$$SNI = NI \cdot CN \cdot SN = NI \cdot CN \cdot (DP / 525600)$$
 – **poz. 5 załącznika** do Zasad.
6. Straty niematerialne SN stanowią sumę strat wywołanych opóźnieniami pociągów (iloczyn stawki kosztu pełnego [SKP] i łącznej liczby minut spowodowanych opóźnień) oraz strat z tytułu niedostępności infrastruktury kolejowej [SNI].
7. Kalkulacji stawek z załącznika dokonuje Biuro Sprzedaży (IUS) w terminie do końca października danego roku na kolejny rok kalendarzowy, na podstawie źródeł wskazanych w powyższych zapisach. Aktualizacja stawek następuje w drodze decyzji Członka Zarządu, któremu podporządkowane jest Biuro Sprzedaży.

§ 5.

Procedury i dochodzenie roszczeń

Procedury związane z dochodzeniem roszczeń obejmują:

- 1) identyfikację podmiotu odpowiedzialnego za opóźnienie lub niedostępność infrastruktury kolejowej,
- 2) określenie wysokości należnej opłaty lub kary,
- 3) formalne wezwanie do zapłaty,
- 4) możliwość skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego w przypadku braku uregulowania należności.

§ 6.

Organizacja i wdrożenie Zasad

1. Zasady wraz ze stawkami jednostkowymi opłat i kar podlegać będą publikacji na stronie internetowej Spółki www.plk-sa.pl.
2. Wszelkie spory, związane z realizacją roszczeń wynikające z Zasad, powinny być rozstrzygane w drodze negocjacji, a w przypadku nieosiągnięcia porozumienia spór będzie poddawany rozstrzygnięciu sądu.

§ 7.

Postanowienia końcowe

Zasady stanowią podstawę do rozliczeń z podmiotami innymi niż przewoźnicy kolejowi w zakresie opóźnień i ograniczeń dostępności infrastruktury kolejowej. Dokument podlega corocznej aktualizacji w zakresie stawek i metod kalkulacji kosztów, w drodze decyzji Członka Zarządu, któremu podporządkowane jest Biuro Sprzedaży.

Załącznik - Wykaz stawek; opłat, kosztów i strat na 2026 rok

Pozycja 1. Stawka opłaty za organizację planowanego zamknięcia torowego lub dodatkowego zamknięcia torowego wraz z opracowaniem regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót lub innych regulaminów tymczasowych

Stawka na 2026 r.: 10 665,00 zł

Pozycja 2. Stawka opłaty za organizację operatywnego zamknięcia torowego lub awaryjnego zamknięcia torowego (zamknięcie do 3 godzin; następnie 40% za każdą kolejną godzinę zamknięcia)

Stawka na 2026 r.: 7 060,00 zł

Pozycja 3. Stawka kosztu pełnego [KP]

Stawka na 2026 r.: 31,76 zł/min

Pozycja 4. Stawka strat niematerialnych [SSN]

Stawka na 2026 r.: 56,36 zł/min

Pozycja 5. Wysokość strat z tytułu niedostępności infrastruktury kolejowej [SNI]

**Stawka za minutę niedostępności sieci [SN] finansowania środkami publicznymi na 2026 r.:
0,77 zł/min/1km**