

UCHWAŁA NR 47
RADY MINISTRÓW

z dnia 20 stycznia 2026 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1483, 1844 i 1846) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. W uchwale nr 208/2023 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W terminie do dnia 31 grudnia 2029 r. minister właściwy do spraw transportu przedłoży Radzie Ministrów raport końcowy z realizacji Programu.”;

2) w § 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ustanawia się łączny limit środków publicznych na realizację Programu w okresie od dnia 1 stycznia 2024 r. do dnia 31 grudnia 2028 r. w wysokości 48 666,4 mln zł, w tym z budżetu państwa w wysokości 41 953,1 mln zł.”;

3) w załączniku do uchwały:

a) w rozdziale I „Wprowadzenie” akapit dwudziesty piąty otrzymuje brzmienie:

„Program uwzględnia możliwość przekazywania poszczególnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) zarządzanych przez PKP PLK pozostałym podmiotom uprawnionym obecnie do otrzymania dofinansowania w ramach Programu, którymi są: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (dalej: SKM w Trójmieście), Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (dalej: DSDiK), „Euroterminal Sławków” sp. z o.o. (dalej: Euroterminal Sławków), CARGOTOR sp. z o.o. (dalej: CARGOTOR) oraz Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. (dalej: PKM), a także innym podmiotom w celu wykonywania zadań zarządcy infrastruktury.”;

- b) w rozdziale II „Uwarunkowania prawne oraz powiązanie Programu z dokumentami strategicznymi” w części „Przepisy UE” akapit piąty otrzymuje brzmienie:
- „Zgodnie z opisaną wyżej procedurą Polska poinformowała Komisję Europejską o zamiarze zastosowania wyłączeń, o których mowa w *dyrektywie 2012/34/UE*, w odniesieniu do jedenastu zarządców lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej. W skierowanej do Polski *decyzji wykonawczej Komisji z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 2 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE*¹⁾ (dalej: decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej) wskazano, że regionalna infrastruktura kolejowa dwóch zarządców – SKM w Trójmieście oraz DSDiK – może zostać uznana za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, i można ją wyłączyć ze stosowania art. 8 ust. 3 *dyrektywy 2012/34/UE*, w związku z czym zarządcy ci nie mają obowiązku sporządzania planu biznesowego, niemniej jednak są obowiązani do udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za jej użytkowanie w sposób zgodny z *dyrektywą 2012/34/UE*. Jednocześnie Komisja Europejska zdecydowała, że infrastruktury kolejowej zarządzanej przez dwóch innych zarządców – Euroterminal Sławków oraz CARGOTOR – nie można uznać za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, i nie można jej wyłączyć ze stosowania art. 8 ust. 3 i rozdziału IV *dyrektywy 2012/34/UE*, dlatego też zarządcy ci są obowiązani do stosowania w pełnym zakresie zasad wynikających z *dyrektywy 2012/34/UE*. Ponadto w decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej w ramach lokalnej infrastruktury kolejowej, którą można uznać za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, a zatem taką, którą można wyłączyć ze stosowania art. 8 ust. 3 i rozdziału IV *dyrektywy 2012/34/UE*, wymieniono m.in. infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKM. Z uwagi jednak na fakt, że linie kolejowe zarządzane przez PKM stanowią łącznik między zarządzanymi przez PKP PLK liniami kolejowymi: nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port wykorzystywaną jako objazd w przypadku problemów na odcinku Tczew – Gdańsk – Gdynia i nr 202 Gdańsk Główny – Stargard mającą znaczenie państwowe w województwie pomorskim i zachodniopomorskim, uznano,

¹⁾ [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=C\(2016\)4142&lang=pl](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=C(2016)4142&lang=pl)

że infrastruktura kolejowa PKM nie będzie wyłączona ze stosowania art. 8 ust. 3 i rozdziału IV *dyrektywy 2012/34/UE* i zostanie włączona do *Programu*.”,

c) w rozdziale III „Przedmiot Programu oraz opis infrastruktury kolejowej”:

– w części „Infrastruktura kolejowa innych zarządców infrastruktury”:

– – akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Infrastruktura kolejowa zarządzana przez inne niż PKP PLK podmioty uprawnione do otrzymania dofinansowania w ramach *Programu*, które są objęte obowiązkiem jej udostępniania, kalkulacji i pobierania opłat za korzystanie z niej, zgodnie z przepisami rozdziału 6 *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, to infrastruktura następujących zarządców:

- SKM w Trójmieście,
- DSDiK,
- Euroterminal Sławków,
- CARGOTOR,
- PKM.”,

– – akapit ósmy otrzymuje brzmienie:

„CARGOTOR udostępnia przewoźnikom kolejowym infrastrukturę kolejową w obrębie Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze (dalej: RPM) oraz punktów ekspedycyjnych na terenie kraju (21 lokalizacji). Spółka ta zarządza czterema normalnotorowymi liniami kolejowymi (nr: 865, 866, 867 oraz 906), których łączna długość wynosi 10,325 km i których łączna długość układu torowego wynosi 47,798 km, oraz jedną linią szerokotorową nr 450 o długości 28,515 km.”,

– – po akapicie ósmym dodaje się akapity w brzmieniu:

„Strategiczna infrastruktura kolejowa RPM jest położona w powiecie białskim na terenie gmin: Terespol, Piszczac i Zalesie. Wskazany rejon to obszar infrastruktury kolejowej, zlokalizowany w obrębie przejścia granicznego Terespol – Brześć, obejmujący swoim zasięgiem stacje kolejowe: Kobylany, Małaszewicze, Bór i Chotyłów oraz przyległe tory dojazdowe do punktów ekspedycyjnych (terminali towarowych). Układ torów komunikacyjnych na terenie RPM jest skomunikowany z siecią kolejową kraju przez linię kolejową nr 2 Warszawa – Terespol (linia

normalnotorowa) oraz linię kolejową nr 60 Kobyłany – Terespol (linia szerokotorowa), zarządzane przez PKP PLK, tworząc (na granicy Polski z Białorusią) przebieg Nowego Jedwabnego Szlaku. Łączna długość infrastruktury torowej zarządzanej przez CARGOTOR w RPM wynosi 155,436 km, w tym część jest zelektryfikowana (45,305 km).

Wykaz infrastruktury kolejowej CARGOTOR objętej dofinansowaniem w ramach *Programu*:

- Linia kolejowa nr 865 Małaszewicze (Ms) – Małaszewicze (MsC) o długości 2,464 km, którą tworzą tory szlakowe 1a i 2a oraz tory główne stacji Małaszewicze (centralna grupa torów), na które lub z których są realizowane przebiegi pociągowe odpowiednio z linii kolejowej nr 865 lub na tę linię w ramach minimalnego dostępu,
- Linia kolejowa nr 866 Małaszewicze (Ms) – Małaszewicze (MsC) o długości 1,060 km, którą tworzą tor szlakowy 172 i tory główne stacji Małaszewicze (rozządowa grupa torów), na które lub z których są realizowane przebiegi pociągowe odpowiednio z linii kolejowej nr 866 lub na tę linię w ramach minimalnego dostępu,
- Linia kolejowa nr 867 Małaszewicze (MsC) – Małaszewicze (Ms) o długości 1,084 km, którą tworzą tor szlakowy 104 i tory główne stacji Małaszewicze (centralna grupa torów), na które lub z których są realizowane przebiegi pociągowe odpowiednio z linii kolejowej nr 867 lub na tę linię w ramach minimalnego dostępu,
- Linia kolejowa nr 906 Chotyłów – Mętraki o długości 5,717 km, którą tworzą tory szlakowe 4 (Chotyłów – Bór) i 4 (Bór – Mętraki) oraz tory główne, na które lub z których są realizowane przebiegi pociągowe z linii kolejowej nr 906 lub na tę linię w ramach minimalnego dostępu w stacji Chotyłów oraz Bór.”,
- w akapicie dziewiątym wyrazy „*decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie strategicznego znaczenia infrastruktury kolejowej*” zastępuje się wyrazami „*decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej*”,
- po akapicie dziewiątym dodaje się akapit w brzmieniu:

„PKM jest zarządcą zelektryfikowanych linii kolejowych nr 248 o długości 16,978 km i nr 253 o długości 1,356 km, przeznaczonych do obsługi ruchu aglomeracyjnego i regionalnego, przy których jest usytuowanych 9 stacji pasażerskich. Linie kolejowe zarządzane przez PKM stanowią łącznik między zarządzanymi przez PKP PLK liniami kolejowymi nr 201 i 202. Składy kursujące po liniach kolejowych PKM zaczynają swój bieg na linii kolejowej nr 202 i kończą swój bieg na linii kolejowej nr 201, a w ramach zarządzanej infrastruktury nie jest obecnie prowadzony ruch ograniczający się tylko do odcinka zarządzanego przez PKM.”,

— — tabela 1 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 1. Wykaz infrastruktury kolejowej innych niż PKP PLK zarządców infrastruktury, którzy są obowiązani do stosowania przepisów dotyczących stawek opłat zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE.

Zarządca infrastruktury	Linia kolejowa / odcinek linii kolejowej	Długość linii kolejowej / odcinka linii kolejowej [km]	Kategoria linii kolejowej	Maksymalna prędkość $V_{\max}$ [km/h]	Dopuszczalny nacisk osiowy $Q_{\max}$ [kN/oś]
SKM w Trójmieście	250 Gdańsk Główny – Rumia	32,7	pierwszorzędna (1)	70	221
DSDiK	283 Jelenia Góra – Lwówek Śląski	31,0	znaczenia miejscowego, nieczynna	80	196
	302 Strzegom – Marciszów	12,0	znaczenia miejscowego, nieczynna	80	196
	303 Duninów – Chocianów	4,1	znaczenia miejscowego	100	196
	308 Mysłakowice – Jelenia Góra	7,8	znaczenia miejscowego	80	196
	308 Szarocin – Jelenia Góra	22,1	znaczenia miejscowego, nieczynna	80	196
	311 Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce – Granica Państwa	13,3	znaczenia miejscowego	50	196
	317 Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów Zdrój	14,6	znaczenia miejscowego	80	196
	322 Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	14,9	znaczenia miejscowego, nieczynna	80	196
	340 Mysłakowice – Karpacz	7,3	znaczenia miejscowego	80	196
	345 Kamienna Góra – Pisarzowice	1,3	znaczenia miejscowego, nieczynna	80	196
	372 Bojanowo – Góra Śląska	14,7	znaczenia miejscowego, nieczynna	45	196
Euroterminal Sławków	665 Sosnowiec Maczki – Euroterminal Sławków	5,5	drugorzędna (2)	30	221
CARGOTOR	865 Małaszewicze (Ms) – Małaszewicze (MsC)	2,5	znaczenia miejscowego	20	221
	866 Małaszewicze (Ms) – Małaszewicze (MsC)	1,1	znaczenia miejscowego	20	221
	867 Małaszewicze (MsC) – Małaszewicze (Ms)	1,1	znaczenia miejscowego	30	221
	906 Chotyłów – Mętraki	5,7	znaczenia miejscowego	20	221
PKM	248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa	16,9	pierwszorzędna (1)	120	221

253 Gdańsk Rębiechowo – Gdańsk Osowa R1	1,3	pierwszorzędna (1)	100	221
Łączna długość linii kolejowych / odcinków linii kolejowych zarządzanych przez zarządców infrastruktury o zasięgu regionalnym		209,9		

Źródło: Opracowanie Ministerstwa Infrastruktury na podstawie danych zarządców infrastruktury.

- w części „Informacja na temat długości linii kolejowych” akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
- „Poniżej została przedstawiona informacja na temat długości linii kolejowych zarządzanych przez zarządców infrastruktury będących beneficjentami *Programu* oraz długości linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach *Programu*:
- PKP PLK – ok. 20 603,879 km linii kolejowych zarządzanych, w tym 20 603,879 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach *Programu*,
 - SKM w Trójmieście – 32,652 km linii kolejowych zarządzanych, w tym 32,652 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach *Programu*,
 - DSDiK – 351,894 km linii kolejowych zarządzanych, w tym 142,908 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach *Programu*,
 - Euroterminal Sławków – 42,479 km linii kolejowych zarządzanych (normalnotorowych i szerokotorowych), w tym 5,5 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach *Programu*,
 - CARGOTOR – 38,84 km linii kolejowych zarządzanych (normalnotorowych i szerokotorowych), w tym 10,325 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach *Programu*,
 - PKM – 18,334 km linii kolejowych zarządzanych, w tym 18,334 km linii kolejowych objętych dofinansowaniem w ramach *Programu*.”,
- d) w rozdziale VII „Wskaźniki monitorowania Programu” po tabeli 21 dodaje się tabele 21a i 21b w brzmieniu:

„Tabela 21a. Poziom wskaźników CARGOTOR do roku 2028 – plan.

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość wskaźnika w latach			
		2025	2026	2027	2028
1.	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)	-	100	100	100
2.	Średnia prędkość kursowania pociągów na eksploatowanych liniach kolejowych (prędkość handlowa) (km/h)	-	≥17	≥20	≥23
3.	Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na zarządzanych liniach kolejowych (zł/1 pockm)	-	≤1494	≤1531	≤1526
4.	Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej (tys. zł/km)	-	≤890	≤910	≤930
5.	Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej z winy zarządcy infrastruktury przypadająca na 1 tys. pockm pracy eksploatacyjnej (szt./tys. pockm)	-	≤0,018	≤0,015	≤0,012
6.	Udział kosztów działalności utrzymaniowo-remontowej w całkowitych kosztach działalności gospodarczej CARGOTOR (zaangażowanie w realizację procesu utrzymaniowo-remontowego) (%)	-	≥75	≥75	≥75

Tabela 21b. Poziom wskaźników PKM do roku 2028 – plan.

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość wskaźnika w latach			
		2025	2026	2027	2028
1.	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)	-	100	100	100
2.	Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa) pomniejszona o planowane postoje przewoźników kolejowych, zamawiane wg rozkładu jazdy pociągów (km/h)	-	≥30	≥30	≥30
3.	Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na zarządzanych liniach kolejowych (zł/ 1 pockm)	-	≤58,1	≤57,2	≤60,2
4.	Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej (tys. zł/km)	-	≤1900	≤1900	≤2000
5.	Punktualność Kwalifikowana Pociągów (%)	-	≥96,00	≥96,00	≥96,00
6.	Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej z winy zarządcy infrastruktury przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej (szt./mln pockm)	-	≤1,82	≤1,82	≤1,82

”
,”

e) w rozdziale VIII „Plan finansowy Programu”:

– w części „Prognoza przychodów innych zarządców infrastruktury”:

– – akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Prognozę przychodów z udostępniania infrastruktury kolejowej zarządców infrastruktury uprawnionych do otrzymania dofinansowania w ramach Programu: SKM w Trójmieście, DSDiK, Euroterminal Sławków, CARGOTOR i PKM określa tabela 23. Z uwagi na objęcie informacji dotyczących przychodów wyżej wymienionych zarządców infrastruktury

tajemnicą przedsiębiorstwa, w zestawieniu przedstawiono dane w formie zagregowanej.”,

– – tabela 23 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 23. Prognoza przychodów z udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez SKM w Trójmieście, DSDiK, Euroterminal Sławków, CARGOTOR i PKM [mln zł].

Zarządca infrastruktury	Przychody*					
	2024	2025	2026	2027	2028	Razem w latach 2024–2028
SKM w Trójmieście	15,9	17,1	18,4	19,8	21,3	92,6
DSDiK	1,1	1,1	1,1	2,5	2,5	8,4
Euroterminal Sławków	2,9	3,0	3,1	3,2	3,4	15,5
CARGOTOR	-	-	7,2	8,8	9,4	25,4
PKM	-	-	5,4	5,6	5,7	16,7

* Prognozowany poziom przychodów (przychody osiągnięte z opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej) może ulec zmianie w zależności od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie zatwierdzania stawek dostępu na następne lata oraz wielkości pracy eksploatacyjnej w kolejnych latach.

”,

– w części „Prognoza kosztów innych zarządców infrastruktury”:

– – akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Prognoza kosztów związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zarządców infrastruktury uprawnionych do otrzymania dofinansowania w ramach *Programu*: DSDiK, SKM w Trójmieście, Euroterminal Sławków, CARGOTOR i PKM została przedstawiona w tabelach 26–28b.”,

– – po akapicie ósmym dodaje się tabele 28a i 28b w brzmieniu:

„Tabela 28a. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej CARGOTOR.

CARGOTOR [mln zł]	2026	2027	2028	Razem w latach 2026–2028
Koszty	46,2	47,4	48,6	142,2

Tabela 28b. Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej PKM.

PKM [mln zł]	2026	2027	2028	Razem w latach 2026–2028
Koszty	32,00	31,5	33,1	96,6

”
,

- w części „Wielkość finansowania Programu środkami publicznymi” tabela 30 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 30. Środki publiczne przeznaczone na dofinansowanie kosztów zadań zarządców infrastruktury, w tym w zakresie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w latach 2024–2028 (wg źródeł finansowania) [mln zł].

Lp.	Wyszczególnienie	Program					Razem Program
		2024*	2025	2026	2027	2028	
	Środki publiczne przeznaczone na finansowanie Programu, w tym:	7 682,5	8 823,1	9 686,7	10 675,4	11 798,7	48 666,4
1	Budżet państwa, w tym:	6 460,2	7 837,8**	7 168,5***	9 701,6	10 785,0	41 953,1
1.1	PKP PLK	6 414,7	7 784,4	7 104,9	9 624,2	10 694,2	41 622,4
1.2	Pozostali zarządcy infrastruktury, w tym:	45,5	53,4	63,6	77,4	90,8	330,7
1.2.1	SKM w Trójmieście	39,5	46,3	55,9	66,6	79,3	287,6
1.2.2	DSDiK	6,0	6,3	6,6	9,1	9,4	37,4
1.2.3	Euroterminal Sławków	0	0,8	1,1	1,7	2,1	5,7
2	Fundusz Kolejowy, w tym:	1 222,3	985,3	2 518,2	973,8	1 013,7	6 713,3
2.1	PKP PLK	1 222,3	985,3	2 452,7	909,3	947,1	6 516,7
2.2	CARGOTOR	0	0	39,0	38,6	39,2	116,8
2.3	PKM	0	0	26,5	25,9	27,4	79,8

* Kwoty są zgodne ze Sprawozdaniem za rok 2024 z wykonania programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”.

** Kwota jest zgodna z ustawą budżetową na rok 2025 z dnia 9 stycznia 2025 r. (Dz. U. poz. 63).

*** Kwota jest zgodna z projektem ustawy budżetowej na rok 2026, przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 26 września 2025 r.

Przedłożone wartości opierają się na założeniach projektu KPK’2030. Należy podkreślić, że w ramach KPK’2030 są ujęte projekty KPO.

”,

f) w rozdziale IX „Prognoza kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej w perspektywie do 2035 roku”:

– akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Należy przy tym zaznaczyć, że ujęte w tabeli 31 wartości są wstępną prognozą kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej w latach 2029–2035 i mogą ulec zmianie m.in. ze względu na: zmiany wskaźników kosztowych i cenowych spowodowanych inflacją, zmiany kosztów pracy, zmiany rzeczywistego natężenia lub charakterystyki ruchu kolejowego, zmiany stosowanych materiałów i rozwiązań technicznych, modyfikację wymagań związanych z reżimem utrzymaniowym (np. dopuszczalnych odchyłeń poszczególnych

parametrów infrastruktury). Z tego względu szczegółowe wartości kosztowe będą określone ostatecznie w programie wieloletnim stanowiącym kontynuację *Programu.*”,

- tabela 31 otrzymuje brzmienie:

„Tabela 31. Prognoza kosztów zarządców infrastruktury w zakresie utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej w latach 2029–2035 (w ujęciu podmiotowym na podstawie danych przekazanych przez zarządców) [mln zł].

Lp.	Wyszczególnienie*	Poszczególne lata							Razem w latach 2029–2035
		2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
1	Na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK	8 981,4	9 430,5	9 902,0	10 397,1	10 917,0	11 462,9	12 036,0	73 126,9
2	Na sieci kolejowej wybudowanej w ramach CPK	843,4	1 033,2	1 594,7	2 089,3	2 742,1	3 011,5	3 455,1	14 769,3
3	Pozostali zarządcy infrastruktury, w tym:	228,3	250,3	241,8	266,4	292,7	325,8	365,5	1 970,8
3.1	SKM w Trójmieście	132,5	151,6	141,2	161,7	185,2	212,0	242,8	1 227,0
3.2	DSDiK	15,0	15,5	15,9	16,4	16,9	17,3	17,8	114,8
3.3	Euroterminal Sławków	2,7	3,0	3,6	4,1	4,6	4,8	4,9	27,7
3.4	CARGOTOR	40,6	42,7	44,8	47,0	49,4	51,9	54,5	330,9
3.5	PKM	37,5	37,5	36,3	37,2	36,6	39,8	45,5	270,4
4	RAZEM	10 053,1	10 714,0	11 738,5	12 752,8	13 951,8	14 800,2	15 856,6	89 867,0

* Tabela (na podstawie kosztów zaproponowanych przez wskazane podmioty) nie obejmuje zarządców infrastruktury wskazanych w Programie, którzy nie są jego beneficjentami i dodatkowo obejmuje CPK.

”

g) w rozdziale X „System realizacji, nadzoru i sprawozdawczości”:

- akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Zarządcami lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej uprawnionymi do otrzymania dofinansowania określonego w *Programie* są:

- SKM w Trójmieście,
- DSDiK,
- Euroterminal Sławków,
- CARGOTOR,

- PKM,
- potencjalni inni zarządcy infrastruktury przejmujący określone odcinki linii kolejowych (linie kolejowe) od PKP PLK.”,
- w akapicie szesnastym w tiret drugim wyrazy „31 maja” zastępuje się wyrazami „31 grudnia”,
- w akapicie dwudziestym pierwszym zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Wspieranie konkretnych zarządców infrastruktury w ramach *Programu* jest związane z realizacją powyższego założenia, zatem w ramach *Programu* przewiduje się możliwość przekazywania przez PKP PLK poszczególnych odcinków linii kolejowych (linii kolejowych) pozostałym podmiotom uprawnionym obecnie do otrzymania dofinansowania w ramach *Programu* (SKM w Trójmieście, DSDiK, Euroterminal Sławków, CARGOTOR oraz PKM), a także innym podmiotom, w celu wykonywania zadań zarządcy infrastruktury.”.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW

DONALD TUSK

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/