



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DTK-2-1.054.6.2025

Warszawa, 01 sierpnia 2025

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowany Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 10677 Posła na Sejm, Pana Jarosława Sachajko, w sprawie pilnej potrzeby zmiany art. 39 ust. 3 ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień.

Wymagania w zakresie gospodarowania zasobami majątkowymi należącymi do spółki Polskie Koleje Państwowe S.A. (dalej: „PKP S.A.” lub „Spółka”), regulują przepisy ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2024 r. poz. 561), (dalej: „ustawa o PKP”), gdzie stosownie do art. 40 ust. 1, zbycie przez PKP S.A. składników aktywów trwałych następuje w drodze przetargu, z zastrzeżeniem możliwości zbycia bez przeprowadzenia przetargu w ściśle określonych przypadkach, w tym m.in. gdy nabywcą jest jednostka samorządu terytorialnego lub Skarb Państwa, a przedmiotem zbycia są nieruchomości przeznaczone na cele publiczne w planie zagospodarowania przestrzennego lub w decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego (art. 40 ust. 2 pkt 1 ustawy o PKP).

Ponadto, zgodnie z dyspozycją art. 39 ust. 3 ustawy o PKP, mienie PKP S.A. może być przekazane nieodpłatnie, w drodze umowy, na własność jednostkom samorządu terytorialnego, na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu. Natomiast mienie PKP S.A., którego zagospodarowanie – poprzez wnoszenie do spółek, sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego, a także zbywanie – nie jest możliwe, a względy ekonomiczne nie uzasadniają jego utrzymywania, w myśl art. 39 ust. 4 ustawy o PKP, może zostać zlikwidowane lub przekazane nieodpłatnie, między innymi, jednostkom samorządu terytorialnego.

Powyższe wskazuje, że na gruncie przepisów ustawy o PKP, nieodpłatnemu przekazaniu na rzecz jednostek samorządu terytorialnego mogą podlegać nieruchomości zbędne dla działalności statutowej PKP S.A., tj. nieruchomości niezagospodarowane i/lub generujące niepokryte przychodami koszty, które nie wykazują potencjału komercyjnego. Nieruchomości te powinny służyć zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i być zagospodarowane przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach realizacji ich zadań własnych.

Dodatkowo, mając na uwadze gospodarowanie przez PKP S.A. mieniem, które wykazuje potencjał związany z rozwojem sieci kolejowej w przyszłości, przepisy art. 39 ust. 3a ustawy o PKP, dopuszczają możliwość przekazania przez Spółkę w użyczenie jednostkom samorządu terytorialnego na cele transportowe, gruntów pozostałych po zlikwidowanych liniach kolejowych lub bocznicach kolejowych wraz z zabudowaną infrastrukturą.

Ustosunkowując się bezpośrednio do pytań zawartych w interpelacji Posła na Sejm RP, Pana Jarosława Sachajko, uprzejmie informuję, że w ocenie Ministerstwa Infrastruktury, powyższe regulacje dają jednostkom samorządu terytorialnego stosunkowo szeroki wachlarz możliwości nabywania od PKP S.A. nieruchomości na potrzeby realizacji określonych zadań. Niemniej jednak, wychodząc naprzeciw postulatam jednostek samorządu terytorialnego, Ministerstwo Infrastruktury przewiduje nowelizację przepisów ustawy o PKP, między innymi, w zakresie zmiany zasad gospodarowania przez PKP S.A. posiadanymi zasobami majątkowymi. Ewentualne rozszerzenie katalogu przypadków, w których jednostki samorządu terytorialnego mogłyby nieodpłatnie nabywać od PKP S.A. składniki majątkowe wymaga jednak przeprowadzenia dodatkowych prac analitycznych, wskazujących rozwiązania korzystne dla samorządów, które nie spowodują uszczuplenia źródeł przychodów Spółki przeznaczanych, między innymi, na zadania związane z utrzymaniem czy modernizacją dworców kolejowych. W ramach tych prac rozważone zostanie poszerzenie celu przeznaczenia przekazywanych nieodpłatnie na rzecz jednostek samorządu terytorialnego nieruchomości, gdzie obok spełnienia celu transportowego, przekazaną nieodpłatnie nieruchomość będzie można przeznaczyć również na cele służące wykonywaniu innych zadań własnych samorządów.

Odnosząc się do pytań dotyczących procedur przekazywania mienia PKP S.A. na rzecz jednostek samorządu terytorialnego, uprzejmie wyjaśniam, że zasady gospodarowania mieniem Spółki uregulowane zostały w przytoczonych powyżej przepisach ustawy o PKP oraz wewnętrznych regulacjach Spółki z zakresu zbywania nieruchomości. Należy zwrócić uwagę, że działania zmierzające do przygotowania nieruchomości do obrotu, obejmują szereg czynności, do których należy zaliczyć, w szczególności:

- 1) ewentualny podział nieruchomości,
- 2) uzyskanie od innych podmiotów kolejowych, w tym od zarządcy infrastruktury jakim jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pozytywnej opinii dotyczącej zbycia nieruchomości,
- 3) uzyskanie pozytywnej opinii Zespołu do spraw dokonania oceny alokacji majątku trwałego PKP S.A. pod kątem jego przydatności dla poszczególnych spółek Grupy PKP,
- 4) sporządzenie operatu szacunkowego przez rzeczoznawcę majątkowego określającego wartość rynkową przedmiotu zbycia,
- 5) podpisanie przez strony protokołu uzgodnień, w którym ujęte zostaną warunki nieodpłatnego przekazania nieruchomości,
- 6) uzyskanie wymaganych zgód korporacyjnych i ewentualnej zgody ministra właściwego do spraw transportu, w przypadku gdy wartość majątku przekracza równowartość w złotych 50.000 euro.

Mając na uwadze powyższe, czas realizacji transakcji przekazania może wynosić od kilku miesięcy do nawet kilku lat. Należy podkreślić, że każda tego typu transakcja jest indywidualna i w trakcie jej procedowania może pojawić się szereg nieprzewidzianych

wcześniej czynników charakterystycznych tylko dla danej nieruchomości (np. ze względu na skomplikowaną sytuację prawną nieruchomości, konieczność dokonania podziałów geodezyjnych), przez co wskazanie przeciętnego czasu realizacji może nie być miarodajne. Ze względu na konieczność zabezpieczenia interesów innych podmiotów kolejowych i transparentność procesu zbywania składników majątkowych PKP S.A., na chwilę obecną nie przewiduje się rezygnacji ze wskazanych powyższej czynności realizowanych w tym procesie.

Odpowiadając na pytanie dotyczące liczby przypadków w ostatnich pięciu latach, w których jednostkom samorządu terytorialnego odmówiono przekazania mienia PKP S.A. z powodu braku związku z transportem, uprzejmie informuję, że nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie liczby samorządów terytorialnych, którym odmówiono przekazania mienia w trybie art. 39 ust. 3 ustawy o PKP ze względu na brak wypełnienia dyspozycji tego przepisu. Z informacji przekazanych przez PKP S.A. wynika, że Spółka nie prowadzi takiej ewidencji. Spółka wskazała, że niejednokrotnie sprawy dotyczące nieodpłatnego przekazania nieruchomości na rzecz jednostek samorządu terytorialnego omawiane są roboczo na spotkaniach. Podkreślenia wymaga także fakt, że jednostki samorządu terytorialnego z reguły zorientowane są w obowiązujących regulacjach prawnych i mają świadomość ograniczeń wynikających z przepisów ustawy o PKP dotyczących nieodpłatnego zbywania nieruchomości przez PKP S.A. Jednocześnie Spółka wskazała, że jednostki samorządu terytorialnego rzadko wnioskuje o nieodpłatne nabycie nieruchomości na inny cel niż cel transportowy.

Ewentualne odmowy przekazania przez PKP S.A. nieruchomości, również na cel transportowy, mają miejsce w sytuacjach, gdy będące przedmiotem zainteresowania jednostek samorządu terytorialnego nieruchomości posiadają potencjał komercyjny oraz nie stanowią ani dróg o statusie dróg publicznych, ani gruntów po zlikwidowanych liniach kolejowych, nie były zabudowane budynkami dworców kolejowych, nie stanowiły gruntów zabudowanych pod drogi, jak również nie były przeznaczone na cele transportowe w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. W tych przypadkach PKP S.A. proponuje jednostkom samorządu terytorialnego nabycie nieruchomości w trybie odpłatnym. Jak wskazuje PKP S.A. znacznie częstsze są przypadki odmawiania przekazania mienia na cel transportowy w wyniku braku uzgodnienia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub też objęcie gruntów po zlikwidowanej linii kolejowej rezerwą gruntową pod przyszłe inwestycje infrastrukturalne.

Należy także nadmienić, że w przypadku chęci przejęcia przez jednostki samorządu terytorialnego dworców kolejowych, których zagospodarowanie wyłącznie na cel wskazany w art. 39 ust. 3 ustawy o PKP nie jest możliwe, PKP S.A. proponuje ich przejęcie w tzw. „trybach mieszanych”, tj. z zastosowaniem rozwiązań przewidzianych w przepisach art. 40 ust. 2 pkt 8 ustawy o PKP na warunkach określonych w art. 66 ustawy – Ordynacja podatkowa (w przypadku posiadania przez PKP S.A. zaległości podatkowych wobec gminy) lub art. 39 ust. 4 ustawy o PKP, który umożliwia przekazywanie mienia na rzecz jednostek samorządu terytorialnego jako mienie zbędne, którego zagospodarowanie nie jest możliwe poprzez sprzedaż, najem, aport, a względy ekonomiczne nie uzasadniają jego utrzymywania.

Odnosząc się do pytania dotyczącego dysponowania przez PKP S.A. inwentaryzacją zbędnych lub nieużytkowanych gruntów i nieruchomości, uprzejmie wyjaśniam, że Spółka

nie prowadzi rejestrów „zbędnych lub nieużytkowanych gruntów i nieruchomości”. Zarządzanie nieruchomościami stanowiącymi składniki aktywów trwałych PKP S.A. ukierunkowane jest na wzrost ich wartości i dochodów z tytułu gospodarowania nimi. Z tego też względu inwentaryzacja nieruchomości nie skupia się na kategoryzowaniu ich jako majątku zbędnego lub nieużytkowanego. Każdą nieruchomość charakteryzuje różny, zależny od wielu czynników, potencjał ekonomiczny. W każdym też przypadku PKP S.A. dąży do optymalnego zagospodarowania nieruchomości nawet, jeżeli w krótszej bądź dłuższej perspektywie czasowej oceniane mogą być jako zbędne lub aktualnie nieużytkowane. Wówczas rozpatrywane są różne możliwości zagospodarowania, które będąc zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, dają możliwość np. przekazywania (w trybach przewidzianych w ustawie o PKP) nieruchomości na rzecz jednostek samorządu terytorialnego.

Uwzględniając powyższe podejście do zarządzania nieruchomościami, PKP S.A. nie prowadzi rejestrów, o których mowa na wstępie, prowadzi natomiast i aktualizuje bazę nieruchomości zawierającą dane o ich stanie prawnym, uwarunkowaniach ewidencyjnych oraz przeznaczeniu.

Odpowiadając na pytanie dotyczące rządowej analizy potencjału wykorzystania gruntów na cele obronne, infrastrukturalne lub kryzysowe, uprzejmie wyjaśniam, że Minister Infrastruktury wspólnie z Ministrem Obrony Narodowej na bieżąco aktualizuje potrzeby związane z wykorzystaniem gruntów na potrzeby związane z bezpieczeństwem i obronnością państwa. Dotychczas zostało zidentyfikowanych na te potrzeby około 242 obszarów obejmujących punkty ładunkowe istotne dla potrzeb Sił Zbrojnych RP oraz około 722 km linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym. Powyższe dane objęte są przepisami ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 632 i 1222) oraz ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 i 731).

W odniesieniu do poruszonej w interpelacji Posła na Sejm RP, Pana Jarosława Sachajko, kwestii dotyczącej podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury działań w celu zachęcenia PKP S.A. do racjonalnego gospodarowania niepotrzebnym majątkiem trwałym, należy zwrócić uwagę, że PKP S.A. jako spółka prawa handlowego, a jednocześnie podmiot wyposażony w majątek przez Skarb Państwa, zobowiązana jest do efektywnego i racjonalnego jego wykorzystania w celu zwiększania swej wartości dla akcjonariusza. Spółka gospodaruje swym majątkiem w rygorach określonych przepisami prawa, w szczególności, ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 18 i 96), ustawy o PKP, ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 125, z późn. zm.), jak również Statutu Spółki.

Dodatkowo należy zauważyć, że w ramach celów nadzoru właścicielskiego, sformułowanych w dokumencie pn. „Zasady nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem Skarbu Państwa”, ujęte zostały m.in.:

- 1) długoterminowy wzrost wartości majątku narodowego realizowany poprzez zwiększanie wartości spółek z udziałem Skarbu Państwa, co oznacza, że PKP S.A. powinna gospodarować majątkiem w taki sposób, aby jej wartość rosła,
- 2) zapewnienie spójności strategii realizowanych przez spółki o istotnym znaczeniu dla gospodarki państwa oraz spółki realizujące misję publiczną z dokumentami

programowymi Rady Ministrów. Ten aspekt może wykluczać oczekiwania jednostek samorządu terytorialnego, gdyż część majątku PKP S.A. (również grunty) mogą być nieużytkowane, jednak stanowią rezerwę na potrzeby realizacji programów wieloletnich lub innych programów strategicznych, bądź są zlokalizowane w miejscu, które zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania, stanie się wartościowym przedmiotem przy ewentualnej jego odsprzedaży.

Odnosnie gospodarowania przez PKP S.A. majątkiem zbędnym należy zauważyć, że zidentyfikowanie takiego majątku oraz jego zagospodarowanie należy do właściwości Zarządu Spółki, z uwzględnieniem ewentualnych potrzeb spółek z Grupy PKP.

Niemniej jednak, jako forma zachęty dla Zarządu PKP S.A. do zintensyfikowania prac związanych z zagospodarowaniem zbędnego majątku pozostaje do rozważenia, przez Radę Nadzorczą, wyznaczenie jednego z celów zarządczych związanego z zagospodarowaniem zbędnego majątku.

Jakkolwiek zgodnie z postanowieniami art. 375<sup>1</sup> Kodeksu spółek handlowych, minister właściwy do spraw transportu, jako wykonujący prawa z akcji Skarbu Państwa w PKP S.A., nie może jako Walne Zgromadzenie wydawać Zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw spółki, niemniej jednak wystąpię do organu nadzorczego o rozważenie wprowadzenia powyższego celu dotyczącego efektywności zagospodarowania zbędnego majątku do uchwały w sprawie wyznaczenia celów zarządczych Zarządowi Spółki na kolejny rok gospodarczy.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu