



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DNW-2.054.68.2025

Warszawa, 07 listopada 2025

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 12866 Posła na Sejm RP Pana Andrzeja Śliwki w sprawie sprzedaży przez PKP Cargo SA ponad 6600 wycofanych wagonów towarowych, przedstawiam poniższe stanowisko.

Pytania Pana Posła dotyczą szczegółowych spraw operacyjnych Spółki, co do których Minister Infrastruktury nie posiada informacji, również z tego powodu, że nie jest akcjonariuszem PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO lub Spółka).

Minister Infrastruktury, zarówno jako naczelny organ administracji rządowej, jak i wykonujący w imieniu Skarbu Państwa prawa z akcji PKP SA, nie ma podstaw prawnych do monitorowania lub przeprowadzania kontroli w spółce prawa handlowego, szczególnie że jest ona notowana na rynku papierów wartościowych, a dodatkowo Skarb Państwa nie wykonuje w niej żadnych uprawnień.

Minister Infrastruktury nie agreguje danych związanych z majątkiem PKP CARGO, co oznacza, że nie jest w posiadaniu danych dotyczących struktury taboru Spółki.

Odnośnie zmian legislacyjnych w zakresie dysponowania majątkiem państwowym w spółkach kolejowych, należy zauważyć, że jedynie w przypadku PKP SA spółka ta powstała w wyniku przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” w spółkę akcyjną, na mocy ustawy z dnia 8 września 2000 r. *o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”*, w której to ustawie ujęto kwestie dotyczące wnoszonego majątku.

Obecnie w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad zmianą ww. ustawy w zakresie dostosowania do obecnych warunków gospodarczych, optymalizacji procesu gospodarowania majątkiem PKP S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz spółek Grupy PKP, poprzez zmianę rozwiązań regulujących gospodarowanie ich majątkiem. Celem projektowanych zmian będzie poprawa efektywności ww. podmiotów.

Kwestie rozporządzania majątkiem PKP CARGO, znajdują się we właściwościach Zarządu tej Spółki, a w okresie jej restrukturyzacji takie decyzje muszą uzyskać akceptację Zarządcy masy sanacyjnej.

Odnośnie taboru spółki PKP CARGO, Minister Infrastruktury pozyskał za pośrednictwem PKP SA informacji w zakresie, w jakim mogą zostać publicznie ujawnione, z uwzględnieniem obostrzeń wynikających z przepisów w zakresie przekazywania

informacji o wszystkich zdarzeniach, mających istotny wpływ na sytuację gospodarczą, majątkową bądź finansową emitentów lub mogących w znaczny sposób wpłynąć na cenę lub wartość notowanych instrumentów finansowych. Poniżej przedstawiam stanowisko przekazane przez PKP CARGO SA, w kwestiach związanych ze sprzedażą wycofanych wagonów towarowych.

Ogłoszone postępowanie na sprzedaż zbędnych wagonów towarowych zakwalifikowanych jako wraki o kodzie odpadu 16 01 06 z przeznaczeniem do złomowania, w obliczu wzrostu ilości odstawionych wagonów towarowych nieużywanych w procesie przewozowym było dla Spółki koniecznością.

Procesem sprzedaży objęte zostały głównie wyeksploatowane węglarki, których Spółka posiada znaczące nadmiarowe i trwale odstawione ilości. Pozostałe typy wagonów wystawione na sprzedaż są długotrwale wyłączone z eksploatacji oraz nie znajdują zastosowania komercyjnego w realizowanych oraz planowanych przewozach ze względu na ich stan i przestarzałą konstrukcję. Blisko 10% zbywanych obecnie wraków wagonów nie było eksploatowane od ponad 10 lat.

Przed dokonaniem sprzedaży 6 696 sztuk wraków wagonów, PKP CARGO posiadało 48,3 tys. sztuk wagonów, w tym 22,3 tys. (46%) wyłączonych z eksploatacji. Obecnie odsetek wyłączonych z eksploatacji wagonów wynosi 38%, co determinuje dalsze działania restrukturyzacyjne, zmierzające do redukcji zbędnych i przestarzałych zasobów.

Wysoki udział w taborze kolejowym Spółki wagonów nieużytkowanych jest następstwem dramatycznego spadku udziału Spółki w rynku kolejowych przewozów towarowych w latach 2015-2023.

Na przestrzeni tego okresu ilość przewożonej masy towarowej zmniejszyła się aż o 43%, czego jednym z następstw było wygenerowanie dużej ilości zbędnego taboru.

Przeprowadzona sprzedaż 6 696 sztuk zbędnych wagonów poprzedzona wcześniejszym nadaniem im statusu wraków przeznaczonych do złomowania, była poprzedzona weryfikacją stanu technicznego przez wykwalifikowany personel techniczny. Dla każdego wagonu został sporządzony protokół dokumentujący stan techniczny oraz została wykonana dokumentacja fotograficzna. Wagony w najgorszym stanie technicznym i bez perspektyw wykorzystania Spółka przeznacza do sprzedaży jako wraki.

W ramach sprzedanej puli 6 696 sztuk wraków wagonów 7% stanowiły wagony produkowane w latach 90-tych XX wieku, a około 8,5% wagony budowane w latach 2000-2007. Rok produkcji nie jest jednak wyznacznikiem ich przydatności i stanu technicznego wagonu. Wyniki przeprowadzonych oględzin technicznych potwierdziły dla 1.040 sztuk wytypowanych do sprzedaży wagonów zbudowanych po 1989 roku, ich dyskwalifikację z dalszej eksploatacji i przeznaczenie do złomowania.

W przypadku majątku trwale zbędnego dla działalności Spółki, porównywanie przychodów z jego złomowania do ewentualnych kosztów remontów jest działaniem nieuzasadnionym jakimkolwiek interesem ekonomicznym. Remontowanie najmocniej wyeksploatowanego taboru, który od wielu lat nie generował przychodów, stanowiłoby nieuzasadnione poniesienie nakładów inwestycyjnych, co byłoby całkowicie niedopuszczalne w żadnej Spółce, a tym bardziej w PKP CARGO, znajdującej się obecnie

na etapie zmian restrukturyzacyjnych, które zmierzają w kierunku odzyskania dawnej pozycji rynkowej.

Środki pozyskane ze sprzedaży zbędnego majątku znajdują się w dyspozycji Zarządcy Masy Sanacyjnej PKP CARGO i będą przeznaczane w pierwszej kolejności na zobowiązania wobec pracowników wynikające z wdrażanych działań restrukturyzacyjnych, jak również na realizację innych inicjatyw restrukturyzacyjnych zmierzających do odbudowy silnej pozycji Spółki.

Analiza wpływu dokonanej sprzedaży wraków wagonów na rynek kolejowych przewozów towarowych nie jest konieczna, z tego powodu, że fakt wieloletniego postoju sprzedanych wagonów bez zatrudnienia jest wystarczającym dowodem na to, że na rynku występuje wysoka nadwyżka wagonów. Najbardziej korzystnym czynnikiem, który wpłynie na rynek przewozów towarowych po sprzedaży zbędnych wagonów będzie poprawa dostępności torów stacyjnych w wielu lokalizacjach w całym kraju, na których zalegały sprzedane wagony.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu