



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.5.2026

Warszawa, 18 marca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14525, Posła na Sejm RP Pana Łukasza Kmity, przedstawiam poniższe stanowisko.

Minister Infrastruktury jako minister właściwy ds. transportu reprezentując Skarb Państwa, nie jest akcjonariuszem spółki PKP CARGO SA w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO), a wykonuje uprawnienia Skarbu Państwa z akcji PKP SA, będącej akcjonariuszem PKP CARGO., a co za tym idzie nie posiada informacji w kwestiach dotyczących spraw operacyjnych PKP CARGO, o które wnioskuje Pan Poseł.

Wobec powyższego, poniżej przedstawiam publicznie dostępne informacje dotyczące tej sprawy, przekazywane dotychczas przez Zarząd PKP CARGO oraz pozyskane za pośrednictwem PKP SA (większościowego akcjonariusza PKP CARGO), a jednocześnie możliwe do upublicznienia.

Ogłoszone w dniu 29 grudnia 2025 r. postępowanie na sprzedaż 2.831 sztuk zbędnych wagonów towarowych zakwalifikowanych jako wraki o kodzie odpadu 16.01.06 z przeznaczeniem do złomowania - podobnie jak przeprowadzone w roku 2025 postępowanie, w wyniku którego PKP CARGO dokonała sprzedaży 6.696 szt. zbędnych wagonów - jest bezwzględną koniecznością w obliczu znacznej liczby odstawionych wagonów towarowych, nie używanych w procesie przewozowym. Aktualnie PKP CARGO posiada 41,8 tys. wagonów, w tym **16,8 tys. (40%) wyłączonych z eksploatacji**. Tak wysoki odsetek wagonów nieużytkowanych jest następstwem dramatycznego spadku przewozów towarowych realizowanych przez Spółkę w latach 2015 - 2023. Na przestrzeni tego okresu wielkość przewożonej masy towarowej zmniejszyła się aż o 34%, czego jednym z następstw było wygenerowanie dużej liczby zbędnego taboru.

Obecnie sprzedaż nadwyżek taboru, w tym prowadzone postępowanie w kierunku zbycia kolejnej partii nieużytkowanych wagonów towarowych z przeznaczeniem na złom jest jednym z kluczowych zadań uwzględnionym w planie restrukturyzacji Spółki. PKP CARGO za zgodą sędziego-komisarza (nadzorującego postępowanie sanacyjne) przeznaczyła do sprzedaży zbędne dla działalności spółki wagony towarowe, wyłączone z eksploatacji z powodu przekroczonych terminów wymaganych czynności utrzymaniowych na poziomach P4 lub P5 zgodnie z obowiązującymi cyklami utrzymania. Wagony przeznaczone do sprzedaży zostały wytypowane z puli najdłużej odstawionych z powodu braku zapotrzebowania, z której na podstawie oceny stanu technicznego wyznaczono najbardziej wyeksploatowane egzemplarze.

Zgoda sędziego komisarza na sprzedaż zbędnych wagonów w formie wraków jest obwarowana postanowieniem o cenie minimalnej, poniżej której PKP CARGO nie może dokonać sprzedaży.

Ze względu na skalę sprzedawanego majątku, jego wiek, stan techniczny oraz trwałą zbędność wytypowanych wagonów potwierdzoną prognozami przewozowymi zawartymi w planie restrukturyzacji Spółki, jako optymalną formę zbycia wybrano sprzedaż z przeznaczeniem do złomowania.

Odnosząc się bezpośrednio do aktualnego postępowania na sprzedaż 2.831 sztuk zbędnych wagonów towarowych należy podkreślić, że wszystkie te wagony są zlokalizowane na terenie całej Polski, łącznie na 56 stacjach postoju. Były one eksploatowane na terenie Polski, a przed rokiem 2020 część wagonów mogła być użytkowana poza granicami kraju - od roku 2020 w Niemczech oraz od 2025 w Czechach i na Słowacji, gdzie istnieje zakaz użytkowania wagonów, które nie są wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe, a tylko takie wagony podlegają sprzedaży w ramach przedmiotowego postępowania.

Najstarsze wagony to pojazdy budowane w latach 1967-1968. W łącznej puli 2.831 wraków wagonów około 3% stanowią wagony produkowane w latach 90-tych XX wieku, a około 4% wagony budowane w latach 2001-2009. Rok produkcji nie jest jednak wyznacznikiem przydatności i stanu technicznego wagonu. Wyniki przeprowadzonych oględzin technicznych, potwierdziły dla 196 wytypowanych do sprzedaży wagonów zbudowanych po 1990 roku, ich dyskwalifikację z dalszej eksploatacji i przeznaczenie do złomowania. Wśród najmłodszych wagonów, zbudowanych po roku 2000 znajduje się 86 wagonów węglarek rodzaju E typu 430W. Są to wagony produkowane w latach 2005-2008 przez Gniewczynę i Tabor Szynowy Opole, ale z wykorzystaniem wózków odzyskiwanych z kasowanych starych wagonów z lat 60-tych i 70-tych ubiegłego wieku. Wagony były budowane w wersji oszczędnej i podany rok budowy dotyczy w zasadzie tylko nadwozia, które po 20 latach eksploatacji wymaga znacznych nakładów odtworzeniowych. Ponadto wagony tego typu posiadają zestawy kołowe obręczowane i nie mogą być eksploatowane w ruchu międzynarodowym. Zatem z technicznego i funkcjonalnego punktu widzenia są to jedne z najstarszych wagonów.

Zdecydowana większość (72,1%) wagonów wyznaczonych do sprzedaży to węglarki budowy normalnej rodzaju E, przeznaczone do przewozów paliw stałych i kruszyw; 9,1 % stanowią wagony rodzaju F samowyładowcze, przeznaczone również głównie do przewozu paliw stałych. Wśród wagonów zakwalifikowanych do sprzedaży znajdują się również 92 wagony typu Ugpps przeznaczone do przewozu zboża. Są to wagony budowane w latach 1980-1982, niespełniające aktualnych oczekiwań klientów, o bardzo niskiej pojemności ładunkowej, a zarazem o niskiej efektywności przewozów. Ostatnie z tych wagonów utraciły ważność naprawy okresowej w lipcu 2021, a już wcześniej nie odnotowywano zapotrzebowania na realizację przewozów tymi wagonami.

Podobnie jak w poprzednim postępowaniu, również obecnie nie została wystawiona do sprzedaży żadna platforma serii SImmps i Sammns, ani żaden inny wagon przeznaczony do przewozu specjalistycznego sprzętu wojskowego.

Na sprzedaż wystawiono 216 platform uniwersalnych serii Res i Smms. Spółka ma bardzo dużą nadwyżkę tych wagonów - obecnie przeszło 1.100 wagonów jest w trwałej rezerwie i wymaga przeprowadzenia gruntownych napraw i przeglądów, aby mogły być one ewentualnie wykorzystane do realizacji pracy przewozowej.

Ponadto PKP CARGO poinformował, że niezależnie od trwającego postępowania na sprzedaż 2.831 zbędnych wagonów towarowych, spółka planuje przeprowadzić w roku 2026 postępowanie w zakresie sprzedaży 337 lokomotyw różnych serii, w tym 253 lokomotywy elektryczne i 84 spalinowe. Lokomotywy będą sprzedawane jako środki trwałe (nie wraki) z indywidualną licytacją elektroniczną ceny dla każdego pojazdu. Wszystkie lokomotywy są

trwale wyłączone z użytkowania, w tym dla przeszło 70% pojazdów od utraty ważności naprawy okresowej minęło więcej niż 5 lat. Lokomotywy wyznaczone do sprzedaży są odstawione na długotrwały postój na terenie 23 punktów napraw. 86 lokomotyw objętych sprzedażą stacjonuje na terenie 7 punktów napraw, w których PKP CARGO od 2024 roku nie prowadzi działalności utrzymaniowej, w istotny sposób utrudniając działania restrukturyzacyjne podejmowane w stosunku do zbędnych dla działalności Spółki nieruchomości.

PKP CARGO wyraźnie podkreśla, że stan lokomotyw w dyspozycji spółki, w stosunku do zapotrzebowania eksploatacyjnego na najbliższe lata, wykazuje ich nadwyżkę na poziomie ok. 600 lokomotyw.

Mając na względzie, że PKP CARGO podlega przepisom dot. podmiotów będących w restrukturyzacji, każdorazowo sprzedaż taboru kolejowego Spółki, w aktualnej jej sytuacji, poprzedzona jest uzyskaniem zgody sędziego-komisarza, który w decyzji określa również warunki sprzedaży.

Decyzja w zakresie sprzedaży 337 lokomotyw została podjęta przez sędziego-komisarza w dniu 20 stycznia 2026 r.

Podsumowując, planowana sprzedaż wagonów i lokomotyw wpisuje się w strategiczne cele restrukturyzacji, wspiera płynność finansową Spółki, ogranicza zbędne koszty, racjonalizuje strukturę majątku oraz dostosowuje potencjał przewozowy do rzeczywistego popytu rynkowego.

Sprzedawane przez PKP CARGO wagony od dłuższego czasu są nieużytkowane a ich stan techniczny powoduje, że nie są one wykorzystywane w bieżącej działalności operacyjnej Spółki. Ponadto ewentualna ich naprawa i poddanie obowiązkowym przeglądom wygenerowałyby znaczne koszty dla Spółki.

Obecna oferta sprzedaży 2831 wagonów jest kontynuacją wcześniejszych działań sprzedaży zbędnego majątku (nieużytkowanego taboru) i kolejnym krokiem w procesie restrukturyzacji majątku taborowego Spółki.

Powyższe wskazuje, że nawet przy zmniejszeniu przez PKP CARGO ilości posiadanego taboru, poprzez sprzedaż wagonów nie nadających się do eksploatacji, Spółka ta odnotowuje wzrost udziału w przewiezionej masie towarowej, czego dowodem są wyniki za III kwartał 2025 r. oraz wyniki z listopada 2025 r., kiedy to PKP CARGO odnotowała kolejny już wzrost miesięcznego udziału w przewiezionej masie towarowej do 30,3%, co jest najwyższym wynikiem w całym 2025 r. i jednocześnie czwartym z rzędu miesiącem wzrostu udziałów w rynku.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu