



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-7.054.6.2025
Warszawa, 23 września 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 11832 Posłów na Sejm RP panów Michała Moskala i Dariusza Stefaniuka w sprawie opóźnień w przekazaniu spółki Cargotor sp. z o.o. do PKP PLK S.A., oraz planowanych inwestycji w Małaszewiczach, uprzejmie przekazuję poniższe wyjaśnienia.

Planowana transakcja zbycia 100% udziałów w spółce CARGOTOR Sp. z o.o. (zwanej dalej także „CARGOTOR”) należących do Spółki PKP CARGO w restrukturyzacji (zwanej dalej także PKP CARGO), będzie polegać na ich sprzedaży na rzecz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (zwanej dalej także „PKP PLK”), nie na ich przekazaniu, co może sugerować przeniesienie pod tytułem darmym. W związku z tym, transakcja musi odbyć się na warunkach rynkowych. W konsekwencji obie strony, co należy zaznaczyć - reprezentujące w pełni (PKP PLK) lub w części (PKP CARGO) Skarb Państwa, zobowiązane są do szczególnej staranności w przygotowaniu transakcji.

Wobec PKP CARGO toczy się obecnie postępowanie restrukturyzacyjne, w związku z czym szczególnej trosce podlega nadzór nad zaciąganiem przez Spółkę zobowiązań dotyczących jej masy sanacyjnej. Zbycie spółki zależnej, ze względu na jej znaczną wartość ma szczególny wpływ na stan masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. W związku z powyższym w procesie tym Zarząd PKP CARGO S.A. jest związany obowiązkiem uzyskania stosownych zgód Zarządcy masy sanacyjnej oraz sędziego-komisarza.

Na dzień złożenia niniejszej odpowiedzi wciąż trwa proces zatwierdzenia planu restrukturyzacyjnego PKP CARGO – determinujący istotne decyzje z punktu widzenia funkcjonowania Spółki oraz zaspokojenia uzasadnionego interesu jej wierzycieli, aczkolwiek z punktu widzenia PKP CARGO do zawarcia przedmiotowej umowy nie jest niezbędne zatwierdzenie planu restrukturyzacyjnego Spółki tylko (jak wcześniej wskazano) zgoda sędziego-komisarza. Można tu również nadmienić, że propozycja przedmiotowej transakcji nie budzi zastrzeżeń po stronie Zarządcy masy sanacyjnej Spółki.

W dniu 31 lipca 2025 r. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji zawarła z PKP PLK S.A. aneks nr 2 do Listu Intencyjnego z dnia 12 czerwca 2024 r., którego przedmiot stanowi deklaracja stron o zainteresowaniu podjęciem na nowo działań zmierzających do przeprowadzenia transakcji nabycia przez PKP PLK S.A. od PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji 100% udziałów w spółce CARGOTOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Na mocy wskazanego aneksu nr 2, mając na uwadze skalę przedsięwzięcia oraz znaczny stopień jej

skomplikowania, tak pod względem biznesowym, jak i organizacyjnym, strony zwracając uwagę na konieczność rewizji harmonogramu realizacji przedsięwzięcia postanowiły, że pierwotnie wskazany termin na podpisanie umowy, tj. 31 lipca 2025 r. został ustalony na „nie później niż dnia 30 września 2025 r.”.

Ministerstwo Infrastruktury monitoruje proces sprzedaży 100% udziałów w Cargotor sp. z o.o. przez PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na rzecz PKP PLK S.A. Ministerstwo jest w ścisłym kontakcie z ww. Spółkami w sprawie procesu przeprowadzenia zmian właścicielskich.

Grupa robocza składająca się z przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, PKP S.A, PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Cargotor Sp. z o.o. wypracowała wspólne stanowisko, co do konieczności realizacji inwestycji w Małaszewiczach oraz dokonała przeglądu projektu. Planowany zakres prac pierwszego etapu projektu obejmie modernizację i rozbudowę infrastruktury kolejowej na liniach nr 450 i 906, wraz z wybranymi odcinkami linii powiązanych z Rejonem Przeładunkowym Małaszewicze, wybrane elementy stacji Małaszewicze oraz Kobylany. Inwestycja obejmie prace w branży torowej, obiektów inżynierskich, automatyki i sterowania ruchem kolejowym oraz telekomunikacji i energetyki, a także przebudowę i/lub budowę przejazdów kolejowo-drogowych i wybranych obiektów kubaturowych oraz inżynierskich. W ramach projektu przewiduje się m.in. budowę nowej stacji Mijanka WOC, przebudowę stacji Bór, Chotyłów i Zaborze oraz realizację decyzji administracyjnych, w tym decyzji UTK i ZRID.

Celem robót prowadzących do modernizacji/budowy infrastruktury kolejowej RPM jest poprawa przepustowości na linii kolejowej nr 450, która jest strategiczna w RPM w całym jej przebiegu poprzez eliminację „wąskich gardeł”. Ponadto zrealizowane prace mają zapewnić możliwości sprawnej obsługi kluczowych terminali intermodalnych w RPM na odcinku Kobylany – Zaborze, odseparować ruch towarowy prowadzony po linii kolejowej nr 906 od ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 2 w związku z wydłużeniem linii kolejowej nr 906. Ponadto modernizacja infrastruktury doprowadzi do zwiększenia potencjału i przepustowości RPM (budowa mijanek) w przypadku zwiększenia ruchu kolejowego na Nowym Jedwabnym Szlaku, w tym także usprawni obsługę terminali w obszarze WOC od strony nastawni Ms2 st. Małaszewicze (znielowanie konieczności dzielenia składów) oraz pozwoli przystosować infrastrukturę do możliwości przyjmowania składów cało-pociągowych o dł. 1050 m i nacisku 245 kN/oś. Niezależnie od prac modernizacyjnych, efektem tych prac będzie poprawa bezpieczeństwa oraz efektywność operacyjna RPM. Wypracowana koncepcja etapowania inwestycji (realizacja nastąpi w dwóch etapach) pozwoli na zapewnienie stałego dostępu do infrastruktury podczas realizacji prac oraz podwojenie przepustowości RPM.

Biorąc pod uwagę pożądaną zakres prac, obecny stan infrastruktury kolejowej w RPM, konieczny do osiągnięcia stopień zaawansowania technologicznego RPM oraz doświadczenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pod względem czasochłonności tego typu robót, planowany czas realizacji jednego etapu wynosi ok. 4 lata.

Konieczność zmian właścicielskich w Cargotor pojawiła się po dwukrotnej odmowie w 2022 roku ze strony Komisji Europejskiej dofinansowania modernizacji i rozbudowy Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze (dalej jako: „RPM”) z unijnego mechanizmu

Connecting Europe Facility – CEF. Brak unijnego współfinansowania inwestycji skutkuje koniecznością jej finansowania w całości z krajowych środków publicznych. Wspólnotowe zasady udzielania pomocy publicznej powodują w tym przypadku konieczność przeprowadzenia zmian właścicielskich w Cargotor sp. z o.o. (pomoc publiczna może być udzielona spółce PKP PLK S.A. i jej spółkom zależnym, nie ma natomiast możliwości udzielenia pomocy publicznej spółkom z kapitałem prywatnym).

Po dokonaniu przekształceń własnościowych w spółce Cargotor konieczna będzie nowelizacja ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2023 poz. 1720) i określenie nowego harmonogramu i budżetu przebudowy i modernizacji RPM.

Ww. ustawa przewiduje możliwość finansowania realizacji projektu pn. „*Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze*” ze środków publicznych w latach 2023-2028 w wysokości ok. 3,2 mld PLN netto. Rozpoczęcie finansowania możliwe będzie dopiero po zakupie 100% udziałów spółki Cargotor przez PKP PLK S.A.

Środki na ten cel zostały zabezpieczone w Rządowym programie wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku. Obecnie trwają prace nad weryfikacją i aktualizacją kosztów inwestycji. Należy pamiętać, że ww. inwestycja była planowa w diametralnie innej sytuacji międzynarodowej. Zmiana sytuacji geopolitycznej wokół Polski spowodowana hybrydowym atakiem Białorusi na polsko-białorską granicę oraz rosyjską agresją militarną na Ukrainę znacząco zmieniła również międzynarodowe potoki towarów i rynek transportowy. Czynniki te bezpośrednio wpływają również na harmonogram przebudowy i modernizacji RPM. Obecnie trwają prace nad weryfikacją i aktualizacją kosztów inwestycji oraz oceną wpływu tej inwestycji na bezpieczeństwo państwa.

Łączę wyrazy szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu