

Rozdział I. Status oraz pozycja prawna PKP wobec ich majątku nieruchomego – rys historyczny

§ 1. Okres dwudziestolecia międzywojennego

I. Przejęcie kolei pod zarząd państwowy

Linie kolejowe w obecnych granicach Polski budowały państwa zaborcze w XIX w.¹ Niezwłocznie po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r. rozpoczęto program scalania organizacyjnego trzech różnych systemów kolejowych. Już na początku lutego 1919 r. został wydany dekret o przejściu kolei zbudowanych przez byłe władze okupacyjne pod zarząd Ministerstwa Komunikacji². Postanowiono w nim, że wszystkie koleje, zarówno szeroko, jak i wąskotorowe, zbudowane przez byłe władze okupacyjne, przechodzą pod zarząd Ministerstwa Komunikacji (art. 1).

Dekret ten stracił moc 7.1.1921 r., kiedy weszła w życie ustawa w sprawie przejścia kolei zbudowanych przez byłe władze okupacyjne pod zarząd Ministerstwa Kolei Żelaznych³. Ustawa ta powtarzała treść dekretu z 1919 r., z dodatkiem, iż pod zarząd Ministerstwa Kolei Żelaznych przechodzą również te koleje użyteczności prywatnej, które zostały przeistoczone przez okupantów na cele użyteczności publicznej (art. 1).

¹ Zob. *M. Wilczek-Karczewska*, Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym, IKAR 2015, Nr 1.

² Dekret z 7.2.1919 r. (Dz.Praw P.Pol. z 1919 r. Nr 14, poz. 155).

³ Ustawa z 14.12.1920 r. (Dz.U. Nr 3, poz. 5).

II. Polskie Koleje Państwowe jako zakład administracyjny

W ustawie z 1924 r. o naprawie Skarbu Państwa i poprawie gospodarstwa społecznego⁴ nakazano zorganizowanie „samodzielnych gospodarzo, względnie i prawnie przedsiębiorstw dla eksploatacji kolei i lasów państwowych” (art. 1 pkt A ppkt 2 tej ustawy).

Z kolei w ustawie z 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i organizacji urzędów kolejowych⁵ ministrowi temu powierzono zarząd kolei państwowych oraz innych kolei pozostających w zarządzie państwowym (art. 2). Minister Kolei Żelaznych powinien być zarządzać kolejami państwowymi jako przedsiębiorstwem państwowym (art. 3).

W związku z treścią wymienionych ustaw Prezydent RP wydał w końcu 1924 r. rozporządzenie o przedsiębiorstwie dla eksploatacji kolei państwowych⁶. Jak się zdaje, w rozporządzeniu tym po raz pierwszy pojawiła się nazwa „Polskie Koleje Państwowe”. Polskie Koleje Państwowe określono jako przedsiębiorstwo służące do eksploatacji kolei państwowych oraz zarządu majątkiem Skarbu Państwa przeznaczonym do użytku kolei państwowych (§ 1). Przedsiębiorstwo PKP, na zlecenie Ministra Kolei, przejęło administrację nowych linii kolejowych, jak również kolei niebędących własnością Skarbu Państwa, wziętych pod zarząd państwowy (§ 2). Polskie Koleje Państwowe sprawowały, pod nadzorem Ministra Kolei, administrację wszystkich kolei państwowych na całym obszarze RP (§ 3). W rozporządzeniu tym status prawny przedsiębiorstwa PKP został określony jako „samodzielna gospodarczo jednostka”. Przedsiębiorstwo PKP utworzone w 1924 r. nie było zatem osobą prawną, lecz *statio fisci* (zakładem administracyjnym)⁷.

III. Polskie Koleje Państwowe jako osoba prawna

Dopiero na podstawie Rozp. PKP 1926⁸ powstało przedsiębiorstwo PKP jako odrębny od Skarbu Państwa podmiot prawny (art. 2). Przedsiębior-

⁴ Ustawa z 31.7.1924 r. (Dz.U. Nr 71, poz. 687); ustawa weszła w życie 18.8.1924 r.

⁵ Ustawa z 12.6.1924 r. (Dz.U. Nr 57, poz. 580 ze zm.).

⁶ Rozp. Prezydenta RP z 28.12.1924 r. (Dz.U. Nr 116, poz. 1034).

⁷ Omawiane rozporządzenie straciło moc 26.8.1925 r. na podstawie ustawy z 22.7.1925 r. o zniesieniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 28.12.1924 r. o przedsiębiorstwie dla eksploatacji kolei państwowych (Dz.U. Nr 86, poz. 589).

⁸ Rozp. PKP 1926 weszło w życie 28.9.1926 r., a straciło moc 8.12.1960 r.

stwu temu (osobie prawnej) powierzono zarząd kolejami państwowymi oraz kolejami prywatnymi znajdującymi się w zarządzie państwowym (art. 1). W związku z powierzoną funkcją prowadzenia eksploatacji wszystkich linii kolejowych, zarządzanych dotychczas przez Ministerstwo Kolei, PKP objęły „w zarząd” cały majątek nieruchomy związany z liniami kolejowymi, jak również majątek ruchomy wraz ze wszystkimi prawami i przynależnościami z całym istniejącym zapasem gotówki i zapasem materiałów (art. 3 Rozp. PKP 1926 w pierwotnej wersji).

Artykuł 3 Rozp. PKP 1926, o treści opisanej wyżej, został zmieniony nowelą z 1930 r.⁹, a określenie „zarząd” zostało zastąpione terminem „**zarząd powierniczy i użytkowanie**”.

Przepis art. 3 Rozp. PKP 1926, a po zmianie numeracji dokonanej wspomnianą nowelą z 1930 r. – art. 4 Rozp. PKP 1926 (w nowym brzmieniu) wszedł w życie 2.12.1930 r. i stanowił, że przedsiębiorstwo państwowe PKP „prowadzi eksploatację wszystkich linii kolejowych, zarządzanych dotychczas przez Ministerstwo Komunikacji, i w tym celu obejmuje w zarząd powierniczy i użytkowanie cały ich majątek nieruchomy. Majątek ruchomy, przeznaczony do użytku kolei państwowych, z całym istniejącym zapasem gotówki i zapasem materiałów, przechodzi na własność przedsiębiorstwa. Objęcie w zarząd i eksploatację pomienionych kolei nie narusza w niczem istniejących dotychczas praw własności do poszczególnych części objętego nieruchomego majątku”.

Jednocześnie ustalono, że cały majątek oddany PKP w „zarząd powierniczy i użytkowanie” lub na własność przedsiębiorstwa, wyodrębnia się z ogólnego majątku Skarbu Państwa (art. 6 Rozp. PKP 1926).

Ponadto w Rozp. PKP 1926 postanowiono, że z chwilą nabycia przez PKP w przyszłości nieruchomości przeznaczonych do użytku kolei staną się one własnością Skarbu Państwa, a samo przedsiębiorstwo zatrzyma je w swoim użytkowaniu i powierniczym zarządzie (art. 7 Rozp. PKP 1926).

W rezultacie należy postawić wniosek, że co najmniej od 2.12.1930 r. PKP sprawują „**zarząd powierniczy i użytkowanie**” **wszystkich nieruchomości związanych z liniami kolejowymi istniejącymi na terenie II RP w tym dniu 2.12.1930 r.**

W tej samej noweli z 1930 r. nakazano dokonanie „inventaryzacji i oszacowania” majątku objętego przez PKP w zarząd powierniczy i użytkowanie albo

⁹ Rozp. Prezydenta RP z 29.11.1930 r. w sprawie zmian i uzupełnień rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 24.9.1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. Nr 82, poz. 641).

na własność, według zasad ustalonych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu (art. 6 zd. 3 Rozp. PKP 1926 w wersji obowiązującej od 2.12.1930 r.). Jak się wydaje, zasady takie nie zostały opracowane. W wykazie przedwojennych aktów normatywnych nie został wymieniony żaden akt prawny ustanawiający zasady inwentaryzacji nieruchomości kolejowych objętych przez PKP na podstawie Rozp. PKP 1926.

PKP zarządzały koleją i nieruchomościami kolejowymi w granicach zwykłego zarządu (art. 7 Rozp. PKP 1926), w tym mogły wynajmować i wydzierżawiać nieruchomości.

PKP mogły zbywać nieruchomości tylko w granicach upoważnień ustawowych.

Bezpośredni zarząd przedsiębiorstwa PKP sprawował w okresie przedwojennym Minister Komunikacji (art. 16 Rozp. PKP 1926).

Rozp. PKP 1926 – to pierwszy akt prawny tak szeroko normujący kwestie związane z zarządzaniem (administrowaniem) państwowym majątkiem kolejowym. Głównym celem Rozp. PKP 1926 było wydzielenie majątku kolejowego z całego majątku państwowego, po to, by oddać go w ręce wyspecjalizowanego podmiotu i w ten sposób zapewnić możliwość prawidłowego działania kolei w Polsce¹⁰.

§ 2. Okres czterdziestolecia PRL

I. Dalsze obowiązywanie Rozporządzenia Prezydenta RP o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” z 1926 r.

Prima facie zaskakuje, że po zmianie ustrojowej, która nastąpiła w Polsce po II wojnie światowej, ustawodawca nie zastąpił Rozp. PKP 1926 nowym aktem prawnym, co zwykle czynił w innych przypadkach. Przeciwnie, Rozp. PKP 1926 zostało utrzymane w mocy i obowiązywało aż do 8.12.1960 r.¹¹ W 1948 r. dokonano tylko jego zmiany, którą w zakresie objętym książką można nazwać „niewielką korektą”. Polegała ona na tym, że z tekstu Rozp. PKP 1926

¹⁰ Wyr. WSA w Warszawie z 26.2.2007 r., I SA/Wa 1857/06.

¹¹ Rozp. PKP 1926 zostało uchylone UKol 1960 (art. 46 pkt 5).

(tj. z art. 4, 6, 7 i 15) usunięto wyraz „powierniczy”¹². Począwszy od tej zmiany (obowiązującej od 3.8.1948 r.) władztwo PKP nad państwowym majątkiem kolejowym było określane jako „**zarząd i użytkowanie**”.

Nadzór nad PKP sprawował Minister Komunikacji (art. 16 Rozp. PKP 1926 w wersji obowiązującej od 3.8.1948 r.).

Jak pokażą to dalsze rozważania, można postawić tezę, iż pozostawienie w mocy Rozp. PKP 1926 – mimo zmiany ustrojowej, która nastąpiła w Polsce po zakończeniu II wojny światowej – wynikało z podobieństwa jurydycznego zachodzącego między koncepcją zarządu mieniem państwowym w okresie PRL, wyrażającą się zasadą jedności własności państwowej, a rozwiązaniem przyjętym w Rozp. PKP 1926, w ramach którego Skarb Państwa pozostawał właścicielem nieruchomości kolejowych mimo oddania ich PKP „w zarząd powierniczy i użytkowanie”. Wspólna też była reguła, że w przypadku gdy PKP nabyły od osoby trzeciej nową nieruchomość, stawała się ona przedmiotem własności Skarbu Państwa, a nie PKP, choć PKP były oddzielną od fiskusa osobą prawną.

II. Ustawa o kolejach z 1960 r.

W UKol 1960¹³, która uchyliła Rozp. PKP 1926, w rozdziale 2¹⁴, poświęconym przedsiębiorstwu PKP, postanowiono, że do PKP należy „budowa, utrzymanie i eksploatacja kolei użytku publicznego” (art. 7). Do zakresu działania PKP należało m.in.: utrzymywanie obiektów, taboru i urządzeń kolejowych oraz budowa i przebudowa kolei (art. 9 pkt 2 i 3). W art. 13 UKol 1960 postanowiono zaś, że sieć kolei znajdująca się w eksploatacji PKP dzieli się na okręgi kolei państwowych.

W art. 14 UKol 1960 polecono, by szczegółowy zakres i sposób działania PKP, ogólne zasady gospodarki finansowej i organizacji określał statut PKP. Zatem Statut PKP, nadany przez Radę Ministrów w wykonaniu delegacji ustawowej, statuował organizację wewnętrzną PKP oraz normował kwestie majątkowe przedsiębiorstwa.

¹² Zob. art. 1 pkt 19 Dekretu PKP 1948.

¹³ Z punktu widzenia prowadzonej teraz analizy za relewantną należy uznać **pierwotną** wersję UKol 1960.

¹⁴ Przepisy rozdziału 2 „Przedsiębiorstwo PKP” obowiązywały do dnia wejścia w życie UPKP 1989 tj. do 9.5.1989 r.

Statut został nadany PKP uchwałą Rady Ministrów z 1961 r. Był zatem traktowany jak akt normatywny i podlegał promulgacji¹⁵. W Statucie PKP postanowiono m.in., że:

- 1) PKP posiada osobowość prawną (§ 4 ust. 1);
 - 2) PKP działa na podstawie UKol 1960 oraz opisywanego teraz statutu (§ 1);
 - 3) do prowadzenia działalności PKP posiada środki trwałe, **przydzielone przez państwo**, oraz środki obrotowe, przewidziane w planach gospodarczych (§ 3 ust. 1);
 - 4) PKP może wynajmować i wydzierżawiać środki trwałe na zasadach ogólnych obowiązujących przedsiębiorstwa państwowe (§ 3 ust. 2);
 - 5) środki trwałe PKP nie mogą służyć do zaspokajania zobowiązań PKP (§ 4 ust. 4);
 - 6) zasady i tryb przekazywania przez PKP środków trwałych i obiektów majątkowych regulują przepisy obowiązujące przedsiębiorstwa państwowe (§ 3 ust. 3);
 - 7) z PKP mogą być łączone inne przedsiębiorstwa państwowe (na zasadach ogólnych obowiązujących przedsiębiorstwa państwowe) (§ 3 ust. 4).
- „Zwierzchnie kierownictwo” nad PKP sprawował Minister Komunikacji (art. 12). Minister reprezentował też PKP (art. 12 i 16).

III. Ustawa o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” z 1989 r.

Kolejnym aktem prawnym odnoszącym się do PKP była UPKP 1989. W pierwotnej wersji tej ustawy stwierdzono, że PKP są utworzone do wykonywania przewozu osób i rzeczy kolejami użytku publicznego w komunikacji krajowej i międzynarodowej, w celu zaspokajania potrzeb ludności i gospodarki narodowej, a także obronności i bezpieczeństwa państwa (art. 1).

W świetle postanowień art. 6 UPKP 1989 przedmiotem działalności PKP było:

- 1) przewóz osób i rzeczy oraz świadczenie innych usług związanych z przewozem;
- 2) utrzymywanie i naprawa obiektów, taboru i urządzeń kolejowych w stanie zapewniającym sprawne wykonywanie przewozów, regularność

¹⁵ Uchw. Nr 189 RM z 26.5.1961 r. w sprawie nadania statutu przedsiębiorstwu „Polskie Koleje Państwowe”, (MP z 1961 r. Nr 47, poz. 210). Statut stanowi załącznik do uchwały.

i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, ochronę środowiska naturalnego i przeciwpożarową oraz wymogi sanitarne;

- 3) budowa, przebudowa i modernizacja kolei;
- 4) produkcja i naprawa specjalistycznych maszyn, urządzeń i materiałów na potrzeby kolei;
- 5) prowadzenie spedycji krajowej i międzynarodowej;
- 6) zakładanie i używanie wewnątrzzakładowej kolejowej sieci telekomunikacyjnej.

O randze i znaczeniu PKP w okresie PRL świadczy treść art. 7 UPKP 1989, który stanowi, że PKP prowadzi działalność z zachowaniem wymagań dotyczących bezpieczeństwa państwa oraz wykonuje zadania wynikające z przepisów o powszechnym obowiązku obrony PRL, w tym w szczególności w zakresie przewozów wojskowych i przygotowania kolei na potrzeby obrony państwa.

Zwrócić też trzeba uwagę na treść art. 4 i 5 UPKP 1989, z których wynika, po pierwsze, że jednostki organizacyjne PKP, określone przez Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności, mają prawo używania oznak z godłem PRL oraz pieczęci urzędowej z wizerunkiem orła ustalonym dla godła i napisem w otoku (art. 4). Po wtóre zaś, że pracownikom PKP przysługuje ochrona prawna na zasadach określonych w przepisach prawa karnego dla funkcjonariuszy publicznych (art. 5).

PKP prowadziły samodzielnie działalność na podstawie własnych planów, zatwierdzanych przez Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności, zgodnych z celami narodowego planu społeczno-gospodarczego (art. 12 ust. 1 UPKP 1989).

Do obowiązków PKP należała budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej oraz finansowanie tej działalności ze środków własnych (art. 13 ust. 2 UPKP 1989), z tym że zadania PKP z zakresu budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury kolejowej w części dotyczącej przewozu osób, były finansowane z budżetu państwa w formie dotacji podmiotowej w wysokości 50% wydatków ponoszonych na budowę, modernizację i utrzymanie infrastruktury kolejowej (art. 13 ust. 3 UPKP 1989).

PKP były nawet uprawnione do zawierania z kolejami **innych krajów** umów i porozumień w zakresie współpracy gospodarczej, naukowo-technicznej, socjalnej, kulturalnej, a także do współpracy z kolejowymi organizacjami międzynarodowymi, zgodnie ze statusem prawnym tych organizacji (art. 14 ust. 1 UPKP 1989).

Co do mienia PKP art. 16 UPKP 1989 (w pierwotnej wersji) zawierał następujące postanowienia:

- 1) mienie PKP stanowi wydzieloną część mienia ogólnonarodowego;
- 2) mienie PKP stanowią środki będące w dyspozycji PKP w dniu wejścia w życie ustawy oraz środki nabyte przez PKP w toku dalszej działalności;
- 3) PKP, gospodarując wydzielonym im i nabytym mieniem, zapewniają jego ochronę oraz racjonalne wykorzystanie;
- 4) PKP wykonują **wszelkie uprawnienia w stosunku do mienia będącego w ich dyspozycji**, z wyjątkiem uprawnień wyłączonych w przepisach ustawowych.

Nadzór nad PKP sprawował Minister Transportu, Żeglugi i Łączności, który pełnił zarazem funkcję organu założycielskiego PKP (art. 46 UPKP 1989).

W ramach przepisów przejściowych (art. 50 UPKP 1989) zostało zamieszczone postanowienie, że **mienie** oraz prawa i zobowiązania **PKP, działających dotychczas na podstawie UKol 1960**, stają się mieniem oraz prawami i zobowiązaniami PKP działających na podstawie UPKP 1989.

Sposób gospodarowania mieniem, określony w UPKP 1989, nieznacznie zmienił się w 1991 r.¹⁶ Zgodnie z art. 1 UPKP 1989 (w nowym brzmieniu), **PKP istnieją w celu zarządzania i eksploatacji państwowych kolei** użytku publicznego. Przedmiot działalności PKP został wtedy określony jako:

- 1) przewóz osób i rzeczy oraz świadczenie usług związanych z przewozem;
- 2) budowa, przebudowa i utrzymanie kolei;
- 3) prowadzenie spedycji krajowej i międzynarodowej.

Ustawodawca w również zmienionym art. 16 UPKP 1989 ponownie podkreślił, że PKP, gospodarując wydzielonym im i nabytym mieniem, zapewniają jego ochronę, akcentując w ten sposób, że zmiany ustrojowe dokonane w 1989 r. i komunalizacja mienia państwowego, która nastąpiła z dniem 27.5.1990 r., nie skutkowały odebraniem PKP składników majątkowych.

Podsumowując sytuację prawną PKP związaną z nieruchomościami kolejowymi u progu zmian ustrojowych w Polsce w 1989 r., zwrócić trzeba uwagę na to, że, po pierwsze, – mimo zniesienia zasady jedności własności państwowej (art. 128 KC w pierwotnej wersji) z początkiem 1989 r. – mienie PKP nadal stanowiło „wydzieloną część mienia ogólnonarodowego” (art. 16 ust. 1 UPKP 1989 w pierwotnej wersji). Po drugie, z powodu zniesienia zasady jed-

¹⁶ Zmiana wynika z ustawy z 19.10.1991 r. o zmianie ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. Nr 107, poz. 463).

ności własności państwowej UPKP 1989 zaczęła określać mienie PKP nie jako „będące w zarządzie PKP”, lecz jako „znajdujące się w **dyspozycji** PKP”. Po trzecie, w świetle UPKP 1989 mieniem PKP były wszystkie dotychczas posiadane składniki majątkowe, w tym nieruchomości. Po czwarte, przedsiębiorstwo państwowe PKP było uprawnione do wszelkich czynności zarządczych dotyczących mienia państwowego (ogólnonarodowego) znajdującego się w jego dyspozycji i mogło wykonywać wszelkie uprawnienia w stosunku do tego mienia, poza wyjątkami wyraźnie określonymi w ustawie.

§ 3. Akty prawne po zmianie ustrojowej w 1989 r.

I. Ustawa o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” z 1995 r.

W UPKP 1995 PKP uznano za przedsiębiorstwo transportu publicznego, prowadzące działalność na zasadach rynkowych.

Organem nadzoru i organem założycielskim PKP był Minister Transportu i Gospodarki Morskiej (art. 37 UPKP 1995).

W przepisach przejściowych – tak samo jak miało to miejsce w UPKP 1989 – zaznaczono, że mienie oraz prawa i zobowiązania przedsiębiorstwa państwowego PKP, działającego na podstawie UPKP 1989, pozostają mieniem oraz prawami i zobowiązaniami PKP, działających na podstawie UPKP 1995 (art. 43).

Wszystkie dotychczas przedstawione przepisy o PKP mają zbliżoną do siebie treść. W UPKP 1995 pojawiły się wszakże nowe elementy. Po pierwsze, zostało zdefiniowane pojęcie linii kolejowych, przez które należało rozumieć drogi szynowe wraz z przyległym pasem gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz zajęte pod nie grunty (art. 2 pkt 1 UPKP 1995). Jeżeli PKP miały zamiar dokonać czynności prawnej dotyczącej mienia wchodzącego w skład linii kolejowej o podstawowym znaczeniu, musiały na tę czynność uzyskać zgodę Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (art. 13 ust. 2 UPKP 1995). Nasuwa się więc wniosek, że w skład „mienia PKP”, czyli majątku przedsiębiorstwa, wchodziły także linie kolejowe, a zatem nieruchomości.

Po drugie, w art. 42 UPKP 1995 nawiązano do przepisów uwłaszczających państwowe osoby prawne, tj. do art. 2 Noweli UGG 1990. W przepisie art. 42 UPKP 1995 PKP zostały zwolnione z obowiązku zapłaty za nabywane budynki,

choćby nie były one wzniesione ze środków własnych PKP. Przepis art. 42 UPKP 1995 stanowi zatem *lex specialis* wobec art. 2 ust. 2 Noweli UGG 1990. Zarazem jednak znaczenie art. 42 UPKP 1995 wyraża się w tym, iż ustawodawca przyznał w ten sposób, że PKP zostały uwłaszczone na podstawie art. 2 Noweli UGG 1990, a u podstaw tego „potwierdzenia” musiało leżeć przekonanie, że 5.12.1990 r. nieruchomości gruntowe (zabudowane i niezabudowane) znajdowały się w zarządzie PKP.

UPKP 1995 przestała obowiązywać z dniem wejścia w życie UPKP 2000, co nastąpiło w dniu 27.10.2000 r.

II. Ustawa o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP z 2000 r. – wzmianka

Obecnie (luty 2018 r.) reżim prawny właściwy dla PKP i ich nieruchomości wyznacza UPKP 2000¹⁷. O ustawie tej będzie mowa w rozdziale V § 3.

§ 4. Uwłaszczenie PKP a komunalizacja, czyli rzeczywisty zakres uwłaszczenia PKP – dane statystyczne

Z przedstawionych dotychczas regulacji prawnych klarownie wynika, że PKP – od początku swojego istnienia, aż do przekształcenia ich w spółkę akcyjną, co nastąpiło w 2000 r. w wykonaniu przepisów UPKP 2000 – były przedsiębiorstwem państwowym. PKP były kierowane bądź nadzorowane przez organy administracji centralnej. Zgodnie z Rozp. PKP 1926, funkcję organu założycielskiego wobec PKP pełnił Minister Komunikacji, czyli organ centralny.

Celem utworzenia i istnienia PKP było władanie i zarządzanie całym majątkiem kolejowym w Polsce, a majątek ten był wydzielony z ogólnego majątku Skarbu Państwa. W dziedzinie kolejnictwa PKP przysługiwał monopol, i to

¹⁷ Pierwotny tytuł ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” brzmiał: ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i **prywatyzacji** przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” i został zmieniony ustawą z 16.12.2016 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 2260).