



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(493)**

33. posiedzenie  
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury  
w dniu 6 listopada 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy zmieniającej ustawę o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej.
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

*(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 38)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Marian Noga)*

**Przewodniczący Marian Noga:**

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Zgodnie z porządkiem obrad, jaki otrzymali państwo w zaproszeniu, mamy do rozpatrzenia dwie ustawy, mianowicie ustawę zmieniającą ustawę o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej oraz ustawę o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. W pierwszym przypadku jest to druk senacki nr 247, w drugim – druk senacki nr 248.

Przy obu ustawach rząd reprezentuje pan minister Mieczysław Muszyński, który jest już w drodze i za chwileczkę do nas dotrze. Na sali są doradcy i współpracownicy pana ministra, będą więc, w razie potrzeby, mogli udzielić nam pomocy.

Zacniemy od rozpatrzenia ustawy o zmianie niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej. Ustawa ma tytuł niezbyt pasujący do tematyki, jaką zajmuje się nasza komisja, ale zaraz się państwo przekonacie – mam nadzieję zresztą, że jesteście przygotowani do posiedzenia – że pasuje ona do nas jak najbardziej, ponieważ dotyczy dróg publicznych i infrastruktury.

W tej sytuacji proszę pana dyrektora o wprowadzenie do ustawy. Mogę pana prosić? Proszę bardzo, udzielam głosu panu dyrektorowi.

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
Włodzimierz Bilski:**

Włodzimierz Bilski, zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad.

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, jak rozumiem, chodzi o zmianę ustawy o funkcjonowaniu administracji państwowej, a konkretnie o zawarte w niej stwierdzenie, że z dniem 1 stycznia 2003 r. wchodzi w życie art. 46 pkt 2, mówiący, że na finansowanie dróg publicznych przeznaczają się 35% wpływów z akcyzy od paliw silnikowych. Została przedłożona ustawa okołobudżetowa, która zawiera propozycję przedłużenia terminu wejścia w życie tego artykułu, tych 35% wpływów, na dzień 1 stycznia 2004.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję bardzo.

Poproszę o zabranie głosu panią mecenas Katarzynę Iwicką z Biura Legislacyjnego Senatu.

---

**Główny Specjalista do spraw Legislacji  
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Katarzyna Iwicka:**

Katarzyna Iwicka, Biuro Legislacyjne.

Biuro Legislacyjne nie zgłasza żadnych zastrzeżeń natury legislacyjnej do tej nowelizacji. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję również, Pani Mecenass.

Czy są jakieś pytania do pana dyrektora albo do pani mecenass?

Pan senator Chronowski, proszę bardzo.

**Senator Andrzej Chronowski:**

Panie Przewodniczący, jeśli można, to 5%... Jak rozumiem, w tej chwili mamy akcyzę przekazywaną na poziomie 30%, a jaką kwotę stanowi to 5% w skali przyszłego roku? Jaka to jest kwota?

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
Włodzimierz Bilski:**

To jest około 700 milionów zł.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Pani dyrektor chciałaby zabrać głos.

Proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Budżetowej  
w Ministerstwie Finansów  
Ewa Paderewska:**

W ustawie budżetowej nakłady na drogi liczy się w relacji do planowanych wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Wobec tego Ministerstwo Finansów zaplanowało wpływy z podatku akcyzowego od paliw silnikowych na 2003 r. w wysokości 14 miliardów 766 milionów 200 tysięcy. 30% z tej kwoty to 4 miliardy 429 milionów 860 tysięcy zł, a potencjalna oszczędność z wejścia w życie tej ustawy wynosi 738 milionów 310 tysięcy zł. Ministerstwo Finansów nie wie, ile paliwa rzeczywiście zostanie sprzedane, tylko szacuje te wielkości. Z naszych szacunków wynika, że takie będą wpływy z podatku akcyzowego, a zatem również takie będą potencjalne oszczędności.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Pan senator Łęcki prosił o głos.

Proszę.

**Senator Włodzimierz Łęcki:**

Widzę, że nasza rola jako komisji jest tutaj bardzo ograniczona, bo nie możemy prowadzić merytorycznej dyskusji. Chciałbym w tym kontekście wyrazić ubolewanie, że przy powszechnie znanym kiepskim stanie dróg w naszym kraju i olbrzymich potrzebach w tym zakresie, likwiduje się jedną, może niedużą możliwość, bo siedemset parę milionów... Ale siedemset parę milionów w przeliczeniu na kilometr to jest parędziesiąt zmodernizowanych kilometrów. Krótko mówiąc, wyrażam ubolewanie, że następuje obniżenie nakładów na modernizację dróg i budowę nowych, która to budowa i modernizacja jest w gestii dyrekcji generalnej. Dziękuję.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Pan senator Lipowski prosi o głos.  
Proszę.

**Senator Grzegorz Lipowski:**

Podzielam ten pogląd. Jeździmy po drogach i widzimy, jaki jest ich stan. Chciałbym wiedzieć, ile kilometrów dróg można by było zbudować bądź zmodernizować za te prawie 740 milionów?

**Przewodniczący Marian Noga:**

Panie Dyrektorze, proszę o odpowiedź.

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
Włodzimierz Bilski:**

Zmodernizować czy zbudować?

(*Senator Grzegorz Lipowski:* Pytam o to i o to: zbudować i zmodernizować.)

Jeżeli chodzi o budowę nowych odcinków dróg, oceniamy, że kilometr kosztuje od 6 do 10 milionów zł, więc jest to, powiedzmy, siedemdziesiąt kilometrów. Należy podkreślić jednak, że nie cała kwota z tej sumy 700 milionów zł idzie na konto Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a tylko 40%. Pozostałe 60% jest przeznaczone na drogi samorządowe.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Z dyskusji w Sejmie wynikało, że w roku 2003 generalnie wydatki na drogi się nie zmniejszą, a nawet lekko zwiększą. Czy pan to potwierdza?

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
Włodzimierz Bilski:**

W ustawie budżetowej pieniądze na ten cel są utrzymane na poziomie ubiegłego roku. Jeżeli przejdą propozycje rządowe, które zostały przedstawione przez Radę Ministrów i przez pana premiera Poła, to pieniądze się zdecydowanie zwiększą, bo będą

dotatkowe wpływy, mówiąc umownie, z winiet. Jeżeli, oczywiście, parlament zatwierdzi projekty ustaw,

(*Głosy z sali: Puści, puści winiety...*)

**Przewodniczący Marian Noga:**

Jak rozumiem, bez winiet – na ubiegłorocznym poziomie, czy tak?

Proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Budżetowej  
w Ministerstwie Finansów**

**Ewa Paderewska:**

Chciałabym jeszcze powiedzieć, że podobnie jak w tym roku, również w roku 2003 została zaplanowana rezerwa pod kredyt na infrastrukturę drogową i portową, z której gros środków idzie właśnie na budowę i modernizację dróg. Ta rezerwa jest wyższa niż w roku bieżącym o około 30%, co też powoduje, że większa ilość środków będzie mogła być przeznaczona na drogi. Podobnie jak w tym roku, przeznaczane będą na drogi również środki z rezerwy na usuwanie skutków powodzi oraz ze źródeł zagranicznych są planowane bardzo poważne... Nie wiemy, ile to będzie, ale znacznie więcej niż w bieżącym roku. Trudno mi...Może pan dyrektor zechce ocenić, jak będzie można je wykorzystać.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dobrze. Środki zagraniczne, gdyby pan by uprzejmy.

Proszę.

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
Włodzimierz Bilski:**

Już w tej chwili została podpisana umowa na 380 milionów euro, które są do wykorzystania praktycznie już od 1 stycznia 2003 r. Nie wiem, około dwóch tygodni temu została podpisana ta umowa z EBI. Rzeczywiście, są to duże dodatkowe pieniądze. Musimy do nich oczywiście dokładać nasze środki budżetowe, a to też powoduje wzrost nakładów na drogi.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Jasne.

(*Brak nagrania*)

**Senator Adam Biela:**

Panie Przewodniczący, mam pytanie pośrednio związane z tą debatą.

Otóż, od trzech lat, czyli już w poprzedniej kadencji parlamentu, dobijałem się o uruchomienie prac przynajmniej nad projektem, a więc było to na etapie myślenia,

drugiego odcinka drogi dwujezdniowej w relacji Warszawa – Lublin. W rezultacie tych starań przynajmniej utwardzono pobocze na całym odcinku jednojezdniowej drogi. Jeśli ktoś z państwa, a zapraszałbym kolegów senatorów, chciałby odwiedzić nasz gród – Lublin, i pojedzie tam w porze szczytu, to natknie się na dwa lub trzy tak zwane wąskie gardła, które wydłużą podróż co najmniej o pół godziny. Może zorganizujemy kiedyś taką przejażdżkę do Lublina, wtedy mieliby państwo możliwość sami się o tym przekonać.

Moje pytanie jest takie, Panie Dyrektorze: czy jest szansa, żeby posunąć dalej to myślenie? Lublin z Warszawą ma na razie to, co ma. Jeśli się nie rozpocznie myślenia o drugim odcinku drogi dwujezdniowej, to ona nigdy nie powstanie.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Pan dyrektor na pewno zna plany. Proszę nam zdradzić tajemnicę, jak te plany wyglądają.

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
Włodzimierz Bilski:**

Rzeczywiście, ta droga została zmodernizowana i teraz się nią zupełnie przyzwyczajcie jeździć. Ja wiem, o których tak zwanych wąskich gardłach pan senator mówi. Pierwsze, gdy się wyjeżdża z Warszawy – to jest Garwolin, prawda?

*(Senator Adam Biela: Tak jest.)*

My to znamy. W pierwszej kolejności będą robione niezbędne obwodnice miast i Garwolin jest już przygotowywany do tego. Prowadzone są rozmowy, zmiana planu zagospodarowania itd., będą wykupy gruntów. Powtarzam, Garwolin idzie na pierwszy ogień, bo rzeczywiście to jest najbliższe Warszawy wąskie gardło. Później będą następne dwie miejscowości.

A cała droga... Jeśli pan senator zaprosiłby szanowną komisję, to zobaczylibyście państwo, że w tej chwili już się naprawdę dobrze jeździ, poza tymi trzema miejscami.

**Senator Adam Biela:**

Mówię dokładnie o tych trzech miejscach, na które pan dyrektor też zwrócił uwagę. One są... Gdyby faktycznie od tego rozpocząć, to – mówię o sobie i kolegach z tamtych obwodów – pracowałoby się nam łatwiej. Jakaś motywacja, to że coś z tego również dla nas wynika, no to by nam pomagało. To znaczy nie tyle dla nas, co dla naszych...

*(Przewodniczący Marian Noga: Planujemy wyjazdowe posiedzenie...)*

*(Głosy z sali: W Lublinie, w Lublinie.)*

Dziękuję bardzo.

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
Włodzimierz Bilski:**

Myślę, że pan senator potwierdzi, że w tej chwili jeździ się już rzeczywiście przyzwyczajcie. Niedawno sam też przejechałem całą trasę, ale mówię...

**Senator Adam Biela:**

Tak jest, tak jest. Czy jest szansa, Panie Dyrektorze, żeby przynajmniej na jednym z tych odcinków rozpocząć jakieś pierwsze prace?

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad  
Włodzimierz Bilski:**

Zaczynamy od Garwolina i tam te prace są już poważnie zaawansowane.

*(Głos z sali: Za cztery lata.)*

No niekoniecznie za cztery, myślę, że budowa będzie rozpoczęta wcześniej. Dziękuję.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję bardzo.

*(Senator Adam Biela: Dziękuję bardzo.)*

Witam pana ministra Muszyńskiego. Panie Ministrze, pan dyrektor Bilski odpowiadał na wszystkie dotychczasowe pytania. Ale może właśnie panu ministrowi chcielibyście państwo zadać jakieś jeszcze pytania? Jeśli tak, to proszę.

*(Wypowiedzi poza mikrofonem)*

Czy są jakieś pytania ekstra do pana ministra w sprawie tej ustawy? Nie widzę zgłoszeń.

A czy państwo mają ewentualne wnioski legislacyjne?

*(Senator Kazimierz Drożdż: Proponuję przyjęcie ustawy bez poprawek.)*

Pan senator Drożdż zgłosił propozycję przyjęcia ustawy bez poprawek. Czy są inne propozycje? Nie.

W takim razie proponuję przyjąć ustawę bez poprawek.

Kto jest za? (8)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (2)

Dziękuję.

Ustawa otrzymała poparcie. Komisja wnosi o przyjęcie jej bez poprawek.

Na sprawozdawcę wyznaczam pana senatora Kazimierza Drożdża.

**Senator Adam Biela:**

Panie Przewodniczący, chciałbym tylko, powiedzmy, że tytułem przerywnika, zwrócić uwagę pana dyrektora na to, że posłowie z Lubelszczyzny głosowali „za” bezwarunkowo, mając na uwadze to, co pan powiedział.

*(Wesołość na sali)*

**Przewodniczący Marian Noga:**

Rozumiem, że Garwolin w pierwszej kolejności dostanie obwodnicę.

*(Senator Adam Biela: Tak jest.)*

*(Zastępca Generalnego Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Włodzimierz Bilski: To jest propaganda regionalna.)*



Przechodzimy zatem płynnie do drugiej ustawy, bo pan minister Muszyński reprezentuje rząd także w tej sprawie. Witam również pana posła Ryszarda Maraszka, sprawozdawcę ustawy w Sejmie.

Ale zaraz... Czy jest pan mecenas?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Za chwilę będzie pan mecenas Magda.

Przypominam, że mówimy o ustawie o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, druk senacki nr 248. Proszę pana ministra Muszyńskiego o wprowadzenie, chyba, że zabrałaby głos osoba wyznaczona przez pana ministra. Pan minister jednak chciałby sam zabrać głos.

Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Mieczysław Muszyński:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeszcze raz serdecznie przepraszam za spóźnienie. Wracam z posiedzenia Rady Nadzorczej PKP, jak zwykle bardzo trudnego, jest to też związane z tym problemem.

Dzięki wsparciu państwa posłów z Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa oraz w uzgodnieniu z ministrem finansów zaproponowaliśmy zapis do art. 79, który otwiera drogę do zwiększenia dotacji do przewozów regionalnych. Stwierdza się tam, że w roku 2003 dotacja będzie wynosiła co najmniej 300 milionów zł i w takim brzmieniu zostanie to zawarte w ustawie budżetowej.

Chciałbym wyjaśnić krótko, co to daje. Dzisiaj dyskutowaliśmy między innymi na temat tego, jak uzupełnić kwotę dotacji do przewozów regionalnych z innych środków, bo proponowany zapis otwiera ku temu drogę. Są różne możliwości, również i ze środków PKP, chociaż, przyznam szczerze, że dotacja powinna być znacznie większa, co wykazuje analiza przewozów regionalnych. My jesteśmy przygotowani na to, żeby przede wszystkim zmienić publiczne prezentowanie sytuacji deficytu w spółce PKP Przewozy Regionalne, to znaczy nie mówić nigdy, że będziemy zawieszali przewozy na iluś tam kilometrach linii, bo to nie jest ta sytuacja. To nie odnosi się do kilometrów linii, tylko do kursujących relacji pociągów. Zdarza się, że na niektórych odcinkach kursuje na przykład trzynaście par pociągów, z tego cztery są opłacalne ekonomicznie, pozostałe zaś deficytowe. W związku z tym trzeba prezentować samorządom dokładne wyliczenie tego deficytu, pokazywać, dlaczego określona relacja jest deficytowa. To nie może być takie sobie proste stwierdzenie: samorząd, a także PKP, muszą mieć świadomość, że należy przede wszystkim wykonać pewien wariant aktywny, nie zaś za pasywny, stworzyć takie warunki, żeby relacja była ekonomicznie opłacalna – albo więc trzeba zmienić rozkład jazdy, albo tę relację wydłużyć, albo być może ją skrócić. Nie możemy jednak mówić o całkowitym odwołaniu kursujących pociągów. Właśnie to było dzisiaj przedmiotem bardzo długiej dyskusji ze spółką PKP Przewozy Regionalne i myślę, że ta taktyka czy sposób prezentowania zawieszania przewozów się zdecydowanie zmieni.

Dlatego proszę uprzejmie Wysoką Komisję o akceptację zapisu „co najmniej 300 milionów”, bo będziemy poszukiwali różnych środków, z których przewozy regionalne będą dofinansowywane w większych kwotach. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję bardzo.

Gościmy dzisiaj pana posła Maraszka, posła sprawozdawcę. Poprosiłbym o kilka zdań w tej kwestii.

**Posel Ryszard Maraszek:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Zgadzam się w pełni z tym, co przed chwilą powiedział pan minister Mieczysław Muszyński. Rzeczywiście, jest to jakaś furтка. Chcę też jednak powiedzieć, że proponujemy, zwłaszcza Komisja Finansów Publicznych proponuje, aby przygotować ustawę w taki sposób, by była możliwość zwiększenia dotacji, jeżeli znajdą się dodatkowe środki. Obecnie sejmowa Komisja Finansów Publicznych pracuje nad tym, żeby kwotę 300 milionów zł powiększyć, o ile nie będzie pilniejszych i ważniejszych potrzeb, do, być może, tych wielkości, które były zapisane we wcześniejszej ustawie, czyli do 800 milionów zł. To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Chcę szanownych państwa senatorów poinformować – pan minister sądzę, że z tym się zgodzi, gdybym coś nie tak powiedział, to proszę mnie skorygować – że ograniczenie, gdyby tak było, w tym roku tej dotacji nie oznacza, że kolej otrzyma mniej pieniędzy, bo rząd przechodzi z bezpośredniego dotowania na gwarancje skarbu państwa, na emisję obligacji. Przykładowo, w tej chwili w Sejmie jest poważniejsza nowela tej ustawy, pracuje nad nią Komisja Infrastruktury, w której proponuje się zwiększyć gwarancje skarbu państwa z 3 miliardów 900 milionów zł do 6 miliardów zł.

Wiem, że koncern Polskie Koleje Państwowe mówi o tym i pracuje nad tym, żeby w przyszłym roku wyemitować obligacje w granicach od 1 miliarda do 2, bardzo zaawansowane są prace nad emisją obligacji w połowie przyszłego roku na 1 miliard 300 milionów zł. To jest jedna informacja. Druga – kolej najprawdopodobniej otrzyma też środki w kwocie 427 milionów zł z Unii Europejskiej, ma przynajmniej szanse pozyskać je w przyszłym roku. I trzecia – samorzady dofinansowują kolej regionalną, choć w małej części, bo ich udział za trzy kwartały tego roku stanowi 6%. Jest to mało. Są samorzady, które przekazują więcej niż otrzymują z budżetu państwa, i to trzeba podkreślić: w kolejności są to samorzady województwa warmińsko-mazurskiego, podkarpackiego i dolnośląskiego. Niestety, większość samorządów zatrzymuje te i tak małe dotacje u siebie, przynajmniej na jakiś czas. I to jest przykre. Jeden z samorządów, nie będę mówił, jakiego województwa, przekazał za dziewięć miesięcy tylko 1/3 tego, co otrzymał.

Panie Przewodniczący, Szanowni Senatorowie, chciałbym państwu przekazać tę wypowiedź tytułem uzupełnienia. Jeżeli coś nieprecyzyjnie powiedziałem, to proszę, żeby pan minister mnie skorygował. Dziękuję uprzejmie.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję.

Proszę o zabranie głosu pana mecenasa Piotra Magdę z Biura Legislacyjnego.

**Starszy Specjalista do spraw Legislacji  
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Piotr Magda:**

Dziękuję uprzejmie.

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, zdaniem Biura Legislacyjnego ustawa nie budzi zastrzeżeń o charakterze legislacyjnym.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Bardzo dziękuję, Panie Mecenasiu.

Otwieram dyskusję.

Pierwszy zgłasza się pan senator Łęcki.

**Senator Włodzimierz Łęcki:**

Przed chwilą wyrażałem ubolewanie w związku z obciążeniem środków na modernizację i budowę dróg. Zostałem w jakimś stopniu przekonany, że ta suma będzie zrekompensowana. Jednakże jest to troszkę inna sytuacja, bo po drodze można jeździć nawet wtedy, gdy są dziury. Nie podzielałbym jednak optymizmu pana ministra w stosunku do skutków ograniczenia dotacji na przewozy regionalne.

Przygotowując się do dzisiejszego posiedzenia, rozeznałem sytuację w jednym z województw, w którym potrzeby dofinansowania kursów regionalnych są określone na kwotę około 200 milionów zł. Tyle żądają koleje regionalne od samorządu wojewódzkiego. W ubiegłym roku województwo to dysponowało na ten cel kwotą około 90 milionów zł. W tej chwili jeżeli obetnie się globalną dotację, to należy powiedzieć, że, proporcjonalnie, dostanie mniej niż połowę.

Pan minister optymistycznie powiedział, że są linie, gdzie kursuje trzynaście par pociągów. Może jest w Polsce jedna, dwie, trzy takie linie, na pewno nie więcej. Pragnę zwrócić uwagę, że w dzisiejszych czasach społeczeństwo dzieli się na bogatych i biednych. Elementem stwarzającym pewne szanse wyrównania poziomów jest możliwość dotarcia do ośrodków edukacji. Istnieje też problem dowozów ludzi do pracy. I tu kolej odgrywa ważką rolę. Oczywiście, jest konkurencja autobusów, jest konkurencja samochodów, nie będę mówił o zatłoczeniu dróg. Są jednak miasta, które w tej chwili w ogóle nie mają lokalnych połączeń kolejowych, a jeszcze parę lat temu były węzłami pięciu, nawet sześciu kolejowych linii lokalnych.

Uważam, że takie obniżenie kwoty dotacji dla przewozów regionalnych jest niebezpieczne nie tylko ze względów technologicznych. Za przewozy regionalne w świetle ustawy de facto odpowiada samorząd województwa, bo PKP, Zarząd Kolei Regionalnych, jego oddziały, jak gdyby wynajmują pociągi samorządom. Nie wiem, czy są jakieś dochodowe linie regionalne. Raczej nie ma. Wszystkie wymagają dotacji.

Panie Ministrze, wybaczy pan, ale powątpiewam w to, co pan powiedział, mianowicie że zmniejszenie dotacji nie spowoduje zamknięcia linii. Spowoduje zamknięcie linii, a PLK bardzo się spieszy z fizyczną likwidacją linii kolejowych, na których nie ma przewozów. Dlatego jestem przeciwny ograniczeniu kwoty dotacji, które jest, muszę powiedzieć, dość perfidnie zrobione: „co najmniej 300 milionów”. Miało być 800, a mówi się „co najmniej 300 milionów”. Rozumiem rozliczne potrze-

by budżetu państwa. Chyba, że pan minister powie, że jest w stanie uzyskać te pieniądze z innych źródeł, ale już na pewno, a nie jakieś gwarancje... PKP stało się zwykłą firmą, która chce na ludziach zarabiać, ale jest to przecież firma użyteczności publicznej i dziwię się, że Sejm tak łatwo zaakceptował obniżenie dotacji. Jeżeli jednak będzie gwarancja, że nie spowoduje to ograniczenia dostępności miast metropolitalnych dla ludzi z prowincji, to możemy głosować... Ale podejrzewam... Wiem, akurat interesuję się kolejnictwem, że od paru lat systematycznie spada liczba połączeń kolejowych. Jest taka bardzo uczęszczana linia Poznań – Wrocław, która w 1978 r., czyli w dawnych dobrych czasach PRL – pan minister się wzdrygnął, nie powinien pan, pan jest z rządu lewicowego – miała dwadzieścia dwie pary pociągów. Obecnie kursuje dziewięć par. Żeby się dostać do pociągu o piętnastej z minutami, trzeba ponieść duży wydatek siłowy. Dlatego uważam, Panie Ministrze, że na tę sprawę trzeba patrzeć nie tylko z punktu widzenia ekonomicznego, ale również społecznego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Pan senator Chronowski prosił o głos, proszę.

**Senator Andrzej Chronowski:**

Panie Przewodniczący, chciałbym kontynuować wypowiedź kolegi senatora.

Ze słów pana ministra wynikało, że jest dużym dobrodziejstwem ten zapis: „co najmniej 300 milionów”. Trzeba sobie jednak jasno powiedzieć, że w stosunku do projektowanej ustawy stanowi to obniżenie o 500 milionów zł, jako że zaplanowane wydatki na... Jest zapisane w ustawie, że chodzi głównie o tramwaje szynowe, czym mają się zajmować sejmiki w województwie. To jest, proszę państwa, obniżenie. Rozumiem, że „co najmniej” oznacza nadzieję, ale to jest trochę pisane palcem na wodzie i trzeba to sobie uczciwie powiedzieć. Rozumiem też kłopoty budżetowe, ale pamiętajmy o tym, że ze względu na te zapisy zawarte w ustawie, wiele firm, polskich firm zresztą, przygotowywało się do produkcji, między innymi, tak zwanych szynowych autobusów.

Nie jest też tak, Panie Ministrze, że linie nie są zamykane. Wzorcowym tego przykładem jest linia Chabówka – Nowy Sącz. Pewnie nawet dzisiaj na radzie nadzorczej miał pan okazję o tym słyszeć, ten temat stale wraca, a myślę, że autobus szynowy rozwiązałby zdecydowanie ten problem.

Uważam, że ten zapis znacznie skomplikuje planowane na przyszły rok funkcjonowanie niektórych przedsiębiorstw. Na kolei nie dzieje się dobrze, zaniedbania są pewnie dziesięcioletnie. Ciągłe wracaliśmy do tematu tak zwanych platform itd. Nie ruszyły, niestety, te inwestycje, co z ubolewaniem stwierdzam, bo byłoby to być może, zwłaszcza w sezonie letnim, doskonałe rozwiązanie dla PKP. Nie mogę się jednak zgodzić z takim zapisem ustawy. Te 500 milionów zł myślę, że dałoby dużą szansę poprawienia funkcjonowania PKP w przewozach regionalnych.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Pan senator Szydłowski, proszę.

**Senator Krzysztof Szydłowski:**

Przyznam szczerze, że jestem w trudnej sytuacji, bo jako były wicemarszałek województwa muszę, niestety, potwierdzić te wszystkie słowa, które przed chwilą pa-  
dły. W tym roku, jak państwo wiecie, był zapis: 500 milionów, ale ze względu na szczególnie trudną sytuację...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Nie, w tym roku 500, ale ze względu na szczególnie trudną sytuację faktycznie było to 300 milionów, o których mówimy również na rok przyszły, a spodziewam się, że i następne lata. To jest zdecydowanie bardzo trudna sytuacja. Rozmawiałem z moimi byłymi dyrektorami w urzędzie marszałkowskim i wiem, że sytuacja jest bezwzględnie skomplikowana. Pan minister był łaskaw powiedzieć o tym, że można różnych rozwiązań poszukiwać, zmieniać rozkłady, wydłużać je, skracać itd. Chcę zauważyć, że zapewne ileś przykładów takich, 5-10%, można znaleźć i dostosować, ale tylko tyle. W województwie lubelskim oznacza to likwidację kilku linii. Trzeba to sobie powiedzieć wprost.

Poza tym należy mieć świadomość tego, o czym mówił pan senator Chronowski, że art. 79... Dyskutujemy o ust. 1, ale również w ust. 2 jest piękny zapis, podobny do tego, jaki tutaj chcemy zamieścić, jeśli chodzi o pieniądze na pojazdy szynowe, niezbędne do realizacji zadań określonych właśnie w pktcie 1, mianowicie „w wysokości nie mniejszej niż 10% kwoty tych środków”. To brzmi dokładnie tak samo jak „co najmniej 300”. I chcę państwu powiedzieć, że nie ma mowy, żeby było więcej pieniędzy niż to 10%. Podobnie nie będzie ani złotówki więcej ponad te 300 milionów i trzeba to sobie powiedzieć szczerze, jasno i bez żadnego wzajemnego oszukiwania się.

Powiem szczerze, że dla mnie jest to ciężki ból. Nawet gdybym chciał... Mając świadomość tego, co robimy, zgodnie z sumieniem, nie mogę głosować „za”, bo wszystko to, o czym już mówiliśmy, zdecydowanie komplikuje sytuację regionów, a szczególnie ośrodków oddalonych od centrów administracyjnych, edukacyjnych, gospodarczych. To w zdecydowany sposób będzie prowadziło do jeszcze większego pogłębiania dysproporcji w rozwoju gospodarczym, a także zmniejszania szans na rozwój w przyszłości. A więc jest to naprawdę wcale niełatwa decyzja i wcale niebłaży problem. Dziękuję.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Pan minister, proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Mieczysław Muszyński:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ja wcale nie z optymizmem o tym mówiłem. Ja również naprawdę żałuję, że nie możemy mieć dotacji do przewozów regionalnych w kwocie, nie wiem, 500 milionów zł czy 800 milionów zł, być może nawet ponad 1 miliarda zł. Dzisiaj jest właśnie najtrudniejszy moment, kiedy nie jesteśmy w stanie... Właściwie również spółka PKP Przewozy Regionalne jest nieprzyzwyczajona do tego, że ktoś zamawia i trzeba wykonać usługę najniższym kosztem albo w ramach służby publicznej wykonać zadania publiczne, żeby zapewnić mobilność społeczeństwa.

My przyjmujemy zasadę – odpowiadam na pytanie, jak odnosimy się do obszarów o dużym bezrobociu, bo to wiąże się zarówno z układem komunikacyjnym drogowym, jak i kolejowym – że na obszarach o dużym bezrobociu, mieszkańcy powinni mieć możliwość dotarcia do ewentualnego nowego miejsca pracy w czasie krótszym aniżeli czterdzieści pięć minut. To są warunki brzegowe przyjęte w kształtowaniu układów komunikacyjnych w Europie i my staramy się stosować tę zasadę. Problem jednak jest bardziej skomplikowany. Oczywiście, nie kwestionujemy tego, że PKP Przewozy Regionalne służą zabezpieczeniu potrzeb społecznych, zatrudnieniowych i innych. Jest kilka metod, którymi można by było osiągnąć zaspokojenia tych potrzeb. Proszę sobie wyobrazić, że z przeznaczonych na ten cel w bieżącym roku 300 milionów zł zakontraktowano tylko 248 milionów. A więc te 300 milionów nie będą w całości wykorzystane, oczywiście z różnych powodów – zatrzymano część środków na inne cele, tłumaczono, że część pieniędzy jest przeznaczona na zakup autobusów szynowych. W sytuacji budżetu państwa, kiedy właściwie powinniśmy pokazać, skąd wziąć 200 milionów czy kolejne 500 milionów – do kwoty 800 milionów, skąd to wziąć, bo nie ma w budżecie państwa tych pieniędzy... Dzisiaj my zarzucamy spółce PKP Przewozy regionalne, że nie potrafi racjonalnie określić kosztów, jakie ponosi z tytułu funkcjonowania. I znów prosiłbym o nieużywanie właśnie tego określenia, że zamykamy linie. My nie zamykamy linii. My ograniczamy kursowanie niektórych deficytowych pociągów. To jest bardzo mylące i obawiam się, że jest to wykorzystywane przez PKP do mobilizowania samorządów, bo jak mówi się „zamkniemy linię”, to samorząd reaguje od razu. Mieliśmy takie sytuacje w ciągu ostatnich dwóch miesięcy, że PKP mówiło: zamykamy linię, i wtedy pieniądze się skądś znajdowały. Jesteśmy przeciwni takiemu traktowaniu sprawy. Możemy ustalać liczbę kursujących pociągów, i, spełniając warunki, zaspokajając potrzeby społeczne, zastanawiać się nad kosztem uruchomienia każdego z nich.

Gdybym państwu pokazał, jaką ostatnio otrzymałem analizę kursowania pociągu z Kołobrzegu przez Białogard, Szczecinek, Bydgoszcz do Warszawy: 17 tysięcy ktoś wyliczył. Pytam, co to jest to 17 tysięcy? Strukturę tych kosztów musimy znać. My tego oczywiście żądamy od PKP. Cała ta kwestia przewozów regionalnych musi się opierać na rachunku ekonomicznym, bo przecież po to się te spółki ustawą powołało. Dzisiaj nie można mówić 500, 800, 300. W gruncie rzeczy trudno się potem rozliczyć z tych pieniędzy, bo my wiemy, jaki jest jeszcze niedoskonały rachunek kosztów w tej firmie. Tu trzeba by było bardzo dużo czasu, żeby państwu prezentować, ile jest spraw, które... Zresztą to widać: pociąg zestawiony z ośmiu wagonów, jedzie czterech pasażerów, ciężka lokomotywa... Ponosi się olbrzymie koszty i to wynika z tej organizacji, z takiego funkcjonowania spółki.

Nasze działania mówią, że otwieramy drogę, ale ile dofinansujemy... Oczywiście, przyjmujemy na siebie to, że będziemy musieli dofinansować więcej aniżeli te

300 milionów. Musimy jednak poszukiwać innych źródeł finansowania, bo budżet nie jest po prostu w stanie tego na dzień dzisiejszy zapewnić, chociaż mamy pewne zapowiedzi, że być może z jakiejś rezerwy jeszcze dofinansujemy. Musimy jednak poszukiwać innych źródeł, które będą obligowały spółkę do dokładnego rozliczenia się, do przedstawienia przyzwoitego rachunku kosztów, kiedy te pieniądze się pojawią, i dofinansowania tych relacji pociągów, które z punktu widzenia społecznego muszą być utrzymane, ale przy udziale samorządów, i w kwotach, które będą dokładnie wyliczone.

Problem jest bardzo trudny. My się nim zajmujemy nie tylko w takim aspekcie, że pociąg się uruchamia i on sobie jeździ bez względu na to, ilu pasażerów przewozi. Dlatego jesteśmy za wprowadzeniem autobusów szynowych, chociaż, powiem państwu, dyskusja wokół autobusów szynowych zaczyna wszystko sprowadzać do tego jedyne rozwiązanie. Autobusy szynowe nie uratują przewozów regionalnych. One rzeczywiście zracjonalizują trochę koszty. Będzie się to inaczej przejawiało w funkcjonowaniu spółki regionalnej, ale to nie tylko to. Głównie rozkład jazdy, kwestia podwyższenia prędkości na niektórych liniach... Ogólnie mówiąc, ten pociąg musi się poruszać ekonomicznie.

Nie wyrażam zatem optymizmu, tylko chcę podkreślić, że rząd nie pozostawia tej sprawy i nie sprowadza wyłącznie do kwestii 300 czy 500 milionów, bo jest to poważny problem, nad którym my, przede wszystkim minister infrastruktury wspólnie z PKP, musimy się zastanawiać. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Czy pan senator Mietła jeszcze chciałby zabrać głos? Prosił pan o to.

Proszę.

**Senator Mieczysław Mietła:**

Tak. Może to nie jest bezpośrednio związane, Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, z ustawą, o której mówimy, jednak... W tym roku byłem na Dolnym Śląsku i widziałem, jak wyglądają tory, które nie są używane już chyba od kilku dobrych lat, na trasie Karpacz – Miłków – Jelenia Góra. Jest to obraz naprawdę nie dający nam dobrego świadectwa. Dlatego mam pytanie, czy są jakieś środki, które można by było uruchomić, żeby te tory albo zabezpieczyć, albo te stacje, gdzie okna i drzwi są powybijane i sprawia to wszystko wrażenie takiego Dzikiego Zachodu trochę zagospodarować. No nie daje to nam dobrego świadectwa, a jest to region, gdzie przyjeżdża dosyć dużo turystów z Zachodu. Przejeżdża się tam przez tory, po których już chyba kilka lat żaden pociąg nie jechał, bo rosną tam drzewa, ale stoi znak „stop” i krzyż świętego Andrzeja. Są to rzeczy, które powinno się jakoś uregulować i trzeba by było trochę środków znaleźć, żeby to uporządkować. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Marian Noga:**

Są jeszcze jakieś pytania do pana ministra? Jakies wnioski legislacyjne? Nie ma. Składam wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek.

Kto jest za? (5)

Kto jest przeciw? (2)

Kto się wstrzymał? (2)

Wniosek przeszedł niejednomyślnie.

Na sprawozdawcę wyznaczam pana senatora Krzysztofa Szydłowskiego.

Zamykam posiedzenie.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 18)*





Biuro Prac Senackich Kancelarii Senatu

Opracowanie i łamanie: Dział Stenogramów

Druk: Poligrafia Kancelarii Senatu

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851