ISSN 1643-2851

SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny

(89)

9. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 28 stycznia 2006 r.

VI kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy budżetowej na rok 2006 w częściach właściwych przedmiotowemu zakresowi działania komisji: Skarb Państwa; Urząd Transportu Kolejowego; Transport; Budownictwo, Gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa; Gospodarka morska; Łączność; Urząd Regulacji Telekomunikacji i Poczty (druk nr 53).
2. Rozpatrzenie opinii komisji senackich o ustawie budżetowej na rok 2006.

Zapis stenograficzny jest tekstem nieautoryzowanym.

(Początek posiedzenia o godzinie 10 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Marek Waszkowiak i zastępca przewodniczącego Andrzej Łuczycki)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dzień dobry państwu.

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej.

Witam bardzo serdecznie panią minister Suchocką-Roguską, witam pana ministra Stycznia z Ministerstwa Transportu i Budownictwa, witam pana prezesa Dyducha z Urzędu Transportu Kolejowego, witam panie dyrektor i panów dyrektorów, naczelników, specjalistów z różnych ministerstw, których budżety będziemy dzisiaj omawiać.

Pierwszą częścią, którą mamy dzisiaj omówić, jest część 36 „Skarb Państwa", z wszystkimi załącznikami.

Kto z państwa będzie reprezentował Ministerstwo Skarbu Państwa?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Elżbieta Suchocka-Roguska:

Panie Przewodniczący, jeśli można, chciałabym prosić, żeby pan dyrektor Staniszewski z Ministerstwa Skarbu Państwa przedstawił projekt budżetu.

Ministerstwo Skarbu Państwa znalazło się w bardzo trudnej sytuacji, jako że w trakcie głosowań nad projektem budżetu jego wydatki bieżące zostały obniżone o 10 milionów zł, co praktycznie oznacza, że na funkcjonowanie w roku bieżącym resort ma 17,6% kwoty, którą miał w roku ubiegłym, o czym zresztą wczoraj informowałam Wysoką Komisję.

Tyle komentarza. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Proszę pana dyrektora o przedstawienie budżetu ministerstwa skarbu.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów
w Ministerstwie Skarbu Państwa
Jan Staniszewski:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym króciutko przedstawić sytuację naszego budżetu w części 36, dotyczącej Skarbu Państwa.

Przed ministerstwem postawiono bardzo poważne zadania – mam tu na myśli przychody z prywatyzacji, w wysokości 5 miliardów 500 milionów zł, jak również dochody z tytułu dywidend ze spółek, których akcje bądź udziały posiada Skarb Państwa, w wysokości 2 miliardów 400 milionów zł. Są to kwoty, które były kilkakrotnie zmieniane, na plus oczywiście, przy pełnej mobilizacji i szukaniu jakichkolwiek rezerw. Budżet nasz składa się z siedmiu działów, a ja chciałbym się odnieść tylko do działu 750 „Administracja publiczna".

Jak przed chwilą powiedziała pani minister Suchocka, sytuacja jest bardzo trudna i ustawienie wydatków na administrację na takim poziomie, jaki został ostatecznie ustalony przez Sejm w trzecim czytaniu, nie pozwoli nam na osiągnięcie planowanych parametrów, to znaczy przychodów z prywatyzacji i dochodów. Sytuacja w dziale „Administracja publiczna" zmieniała się kilkakrotnie. Należałoby wspomnieć, że na etapie projektowania budżetu, kiedy robiliśmy kalkulację naszych potrzeb – był to sierpień 2005 r. – wyliczyliśmy, iż żeby urząd funkcjonował prawidłowo, żeby pracownicy byli uzbrojeni w odpowiednie narzędzia pracy, a więc w cały system informatyczny, o którym za chwilę powiem dwa słowa, potrzeba nam prawie 68 milionów zł.

Po uzyskaniu limitu z Ministerstwa Finansów stwierdziliśmy, że brakuje nam 12 milionów 100 tysięcy zł. Ponieważ sytuacja była taka, jaka była, musieliśmy skorygować nasze potrzeby do minimum. Wydawało się, że to minimum zapewni nam w miarę prawidłowe funkcjonowanie. Wprowadziliśmy oszczędności, i to bardzo restrykcyjne, w zakresie wydatków bieżących, ograniczyliśmy koszty transportu, koszty związane z telefonami, wszędzie, gdzie było to możliwe, zostały wprowadzone ograniczenia.

Po otrzymaniu tego limitu dwukrotnie jeszcze dokonywaliśmy korekty, to znaczy zmniejszaliśmy wydatki. Łącznie w autopoprawkach rządu wydatki w tym dziale zmniejszono o 2 miliony 58 tysięcy zł. I to jeszcze wytrzymaliśmy, wprowadziliśmy dalsze ograniczenia wydatków, ale propozycja dalszego zmniejszenia wydatków, o 10 milionów zł, spowodowała to, że, jak wynika z rachunku, po prostu nie będziemy mogli funkcjonować. Nie będziemy mieli pieniędzy na zakup papieru, na konserwację urządzeń biurowych, na opłacenie świadczeń, rachunków za prąd, za ogrzewanie. W związku z tym wnosimy o to – mam takie upoważnienie od pana ministra – by Wysoka Izba przywróciła nam te środki, żebyśmy mogli wypełnić swoje zadania, które są naprawdę bardzo poważne, i mogli prawidłowo funkcjonować. Dziękuję bardzo.

Jeżeli będą pytania, jesteśmy gotowi na nie odpowiedzieć.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Mam pytanie. Tu są jeszcze załączniki dotyczące planów finansowych Funduszu Reprywatyzacji i Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorców. Czy wyjaśnień co do tego też możemy oczekiwać od pana dyrektora?

(*Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów w Ministerstwie Skarbu Państwa Jan Staniszewski*: Tak, jesteśmy do tego przygotowani.)

To ja bym poprosił o krótkie omówienie również tych załączników.

(*Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów w Ministerstwie Skarbu Państwa Jan Staniszewski*: Także na ten temat kilka słów, tak?)

Tak.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów w Ministerstwie Skarbu Państwa Jan Staniszewski:

W ministerstwie funkcjonują trzy fundusze celowe. Wcześniej występowały jako środki specjalne, a w ubiegłym roku zostały przekształcone w fundusze celowe. Są to: Fundusz Skarbu Państwa, Fundusz Restrukturyzacji Przedsiębiorców i Fundusz Reprywatyzacji. Fundusze te zasila się przez odpowiednie odpisy od przychodów z prywatyzacji – jest to zapisane w art. 56 ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji. W ubiegłym roku doszedł nam jeszcze jednoprocentowy odpis na Fundusz Nauki i Technologii Polskiej. Odpisy te stosujemy już od tego roku. Plany finansowe zostały sporządzone na podstawie przewidywanych przychodów, czyli procentowych odpisów od przychodów z prywatyzacji.

I tak: Fundusz Skarbu Państwa to jest 2% odpisów od przychodów z prywatyzacji. Środki te są przeznaczone w pierwszej kolejności na koszty prywatyzacji, a więc na wszystko to, co jest związane z przygotowaniem procesu prywatyzacyjnego, jak analizy przedprywatyzacyjne czy doradztwo. I to są podstawowe wydatki z tego funduszu.

Ponadto finansujemy z tego funduszu wydatki związane z dofinansowaniem procesów likwidacyjnych i procesów upadłościowych przedsiębiorstw państwowych i spółek, realizujemy wydatki na zakup i objęcie akcji oraz wniesienie wkładów do spółek prawa handlowego, finansujemy wyroki sądów – jest to bardzo duża pozycja, a zjawisko się nasila w tej chwili – dotyczące odszkodowań z tytułu nieudostępnienia akcji pracownikom. W tej chwili mamy problem w Stoczni Gdańskiej, gdzie pracownicy wygrywają sprawy i lawinowo musimy wypłacać z tytułu nieprzydzielenia pracownikom akcji odszkodowania, dochodzące już do wielu milionów złotych.

Kolejna pozycja wydatków to koszty postępowania sądowego i prokuratorskiego związane z zastępstwem procesowym i koszty postępowań arbitrażowych związanych z procesami prywatyzacyjnymi. To są główne pozycje.

Jeżeli chodzi o Fundusz Reprywatyzacji, to z samej nazwy wynika, jakiego rodzaju wydatki mogą być z niego ponoszone. Mamy w tej chwili na rachunku znaczące środki. Jedynym źródłem finansowania zobowiązań, które ciążą na Skarbie Państwa, są środki właśnie na rachunku tego funduszu. Chodzi tu głównie o finansowanie roszczeń byłych właścicieli mienia przejętego przez Skarb Państwa; realizowane są również wyroki w tym zakresie.

Jeśli chodzi o Fundusz Restrukturyzacji Przedsiębiorców, to po wejściu Polski do Unii traktujemy go głównie jako pomoc publiczną. Wydatki z tego funduszu w pewnym sensie zostały zahamowane z uwagi na to, że zdecydowana większość wniosków musi uzyskać akceptację Brukseli. Przed 1 maja ubiegłego roku pomoc ta była udzielana w większym zakresie, niemniej jednak zapotrzebowanie jest olbrzymie i z naszych szacunków wynika, że przekracza kilkakrotnie stan środków finansowych na tym rachunku.

Na rachunek ten odprowadzamy największą kwotę, bo sięgającą 15% od przychodu z prywatyzacji, ale 1/3 środków z tych 15% jest przekazywana do Agencji Re-

strukturyzacji Przemysłu. Jest to spółka akcyjna, która również realizuje zadania związane z pomocą publiczną, z restrukturyzacją przedsiębiorstw państwowych.

Pozostałe wydatki, w wysokości 2% na Fundusz Nauki i Technologii Polskiej i nowy fundusz, który się nazywa… Mam gdzieś tutaj ustawę, która weszła w życie w tym roku… To też jest związane z funduszem nauki i jest to jednoprocentowy odpis od przychodów z prywatyzacji. Wspomniałem już, że odpis ten zaczął funkcjonować praktycznie od 1 stycznia tego roku. Należne środki zostały przekazane na stosowne rachunki, bo środki te funkcjonują również w ramach funduszy celowych w innych ministerstwach.

Tak w skrócie wygląda sprawa naszych funduszy celowych. Mogę jeszcze wspomnieć, że w ministerstwie funkcjonuje – ale to jest margines naszej działalności – rachunek dochodów własnych jednostki budżetowej, gdzie gromadzone są środki pochodzące z opłat za egzaminy dla kandydatów na członków rad nadzorczych. Są to w sumie niewielkie środki, niemniej jednak rachunek taki w ministerstwie funkcjonuje.

Tyle jeżeli chodzi o sprawy związane z naszymi rachunkami. W sumie mamy osiem rachunków, zlokalizowanych w Banku Gospodarstwa Krajowego. Po wejściu znowelizowanej ustawy o finansach publicznych musieliśmy przenieść rachunki z Banku PKO BP do Banku Gospodarstwa Krajowego. Tam są zlokalizowane rachunki depozytowe, zakładowy fundusz świadczeń socjalnych i rachunki funduszy celowych.

Odpis od przychodów z prywatyzacji obrazowo można byłoby przedstawić w ten sposób: na każde 100 zł, które uzyskujemy z prywatyzacji, 15 zł przekazujemy na Fundusz Restrukturyzacji Przedsiębiorców, 5 zł na Fundusz Reprywatyzacji, 2 zł na Fundusz Skarbu Państwa, 1 zł na Fundusz imienia Komisji Edukacji Narodowej i 2 zł na Fundusz Nauki i Technologii Polskiej. Do budżetu przekazujemy 75 zł, czyli operujemy dwiema kwotami: brutto i netto, a więc budżet jest zasilany kwotą netto po dokonaniu odpisów, o których wspomniałem. Średnio przychody brutto w stosunku do przychodów netto, przekazywanych bezpośrednio na rachunek budżetu państwa, są pomniejszone o około 2%. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Proszę pana senatora Chmielewskiego, jako sprawozdawcę, o uwagi, komentarze, pytania.

Bardzo proszę.

Senator Jarosław Chmielewski:

Szanowni Państwo! Panie Ministrze! Pytań byłoby bardzo dużo, byłyby one jednak skierowane nie tylko do obecnego rządu, ale również poprzedniego.

Pierwsze moje pytanie dotyczy tego, jak Ministerstwo Skarbu Państwa zamierza podejść do rozwiązania problemu kontraktów długoterminowych, tak zwanych kadetów. Jakie z tego tytułu mogą być koszty, ponieważ znane jest już stanowisko Unii Europejskiej w tym przedmiocie? Jest to kwota około 10 miliardów zł. Z kadetów, można powiedzieć, żyje kilka podmiotów, również banki, w których kadety stanowiły gwarancję choćby różnego rodzaju procesów inwestycyjnych wszczętych przez producentów energii elektrycznej.

Jak zamierzacie podejść do tego problemu, żeby budżet państwa nie poniósł znaczącej straty? Jaka byłaby konstrukcja rozwiązania kadetów – bo z tym się trzeba liczyć w najbliższym terminie – i jakie koszty?

(*Dyrektor Biura Ministra w Ministerstwie Skarbu Państwa Irmina Jabłońska*: Czy można od razu odpowiedzieć?)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Ministra w Ministerstwie Skarbu Państwa Irmina Jabłońska:

Panie Senatorze, to nie jest sprawa ministerstwa skarbu, to jest domena Ministerstwa Gospodarki i minister gospodarki do końca stycznia, może do początku lutego, ma przygotować propozycje, które potem wspólnie z ministrem skarbu będą dyskutowane, jeżeli chodzi o sprawowanie nadzoru właścicielskiego i prywatyzacji. Ale na tym etapie jest to kompetencja ministra gospodarki.

(*Senator Jarosław Chmielewski*: Wiem, ale specjalnie zadałem to pytanie, bo i tak tego się nie da zrobić bez Ministerstwa Skarbu Państwa i bez jego stanowiska.)

Jeżeli są przygotowywane przez doradców analizy prywatyzacyjne, to za każdym razem brane są pod uwagę sprawy związane z kadetami. Jest uwzględniane, czy wpływają one na cenę lub na powiązania, ale propozycje szczegółowych rozwiązań, jakie mogłyby być wprowadzone, żeby nie obciążać budżetu, musi przedstawić minister gospodarki.

Senator Jarosław Chmielewski:

Dziękuję bardzo.

Drugie pytanie, na temat kierunków prywatyzacji, dotyczy raczej historycznej działalności Ministerstwa Skarbu Państwa. Dotychczas było nastawienie na prywatyzację bezpośrednią, często poprzez poszukiwanie inwestora strategicznego. A dlaczego Ministerstwo Skarbu Państwa nie poszło ścieżką prywatyzacyjną poprzez giełdę – chodzi mi o emisję pierwotną akcji – skoro sukcesy giełdy od dłuższego czasu są niekwestionowane i można było na tym zarobić dużo pieniędzy dla Skarbu Państwa? Czy są teraz przez państwa przygotowywane jakieś działania w tym kierunku? Nie chodzi mi o obrót akcjami na giełdzie, o emisję wtórną, lecz o emisję pierwotną, uruchomienie prospektu emisyjnego i wprowadzenie spółek Skarbu Państwa na giełdę. Czy ta forma prywatyzacji nie byłaby na dzisiaj bardziej opłacalna?

(*Dyrektor Biura Ministra w Ministerstwie Skarbu Państwa Irmina Jabłońska*: Jeśli można…)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Ministra w Ministerstwie Skarbu Państwa Irmina Jabłońska:

I poprzedni minister skarbu, i obecny zarówno w kierunkach prywatyzacji, jak i w innych dokumentach strategii przygotowywanych w ministerstwie kładą nacisk na to, że prywatyzacja będzie się odbywała przede wszystkim poprzez giełdę i będzie to wprowadzenie do obrotu pierwszych akcji lub udostępnienie kolejnych pakietów, tych które pozostały, należących do Skarbu Państwa. To jest zapisane w różnych naszych dokumentach.

Senator Jarosław Chmielewski:

Właśnie z uwagi na spory z inwestorami, które obserwujemy, a z tytułu których Skarb Państwa może ponieść znaczne koszty, ta forma prywatyzacji byłaby o wiele lepsza.

Dyrektor Biura Ministra w Ministerstwie Skarbu Państwa Irmina Jabłońska:

Ministerstwo też podziela ten pogląd i będzie ona realizowana.

Senator Jarosław Chmielewski:

To wpłynęłoby później na lepszy stan budżetu Skarbu Państwa.

Następne pytanie dotyczy PAK z uwagi na to, iż są tam nie tyle pewne nieprawidłowości ile raczej nierealizowana, zapisana w pakiecie inwestycyjnym, koncepcja prywatyzacji. Czy, ponieważ zarządzanie PAK zostało przekazane w całości inwestorowi zewnętrznemu przy zachowaniu kontrolnego pakietu Skarbu Państwa, zamierzacie podjąć w tej kwestii jakieś działania? Jak mi wiadomo, proces inwestycyjny, który był integralną częścią umowy prywatyzacyjnej, nie jest tam realizowany. Czy zamierzacie podjąć jakieś działania z tego tytułu, bo to też może być bardzo znaczące dla budżetu Skarbu Państwa.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Ministra w Ministerstwie Skarbu Państwa Irmina Jabłońska:

Prywatyzacja PAK będzie kontynuowana. Oczywiście w stosunku do inwestora, który nie wywiązuje się z zobowiązań, składane są pozwy do sądu i nakładane są kary, żeby zrealizował zobowiązania. Cały czas trwają w ministerstwie analizy i prace, tak że proces będzie kontynuowany.

Senator Jarosław Chmielewski:

Ponieważ jest to zaszłość między innymi z okresu funkcjonowania poprzedniego rządu i na tym zwyczajnie tracimy, budzi to pewien niepokój, podobnie jak wiele

innych koncepcji w prywatyzacji energetyki, mam w nawiązaniu do tego pytanie: jaką państwo zamierzają przyjąć tu koncepcję konsolidacji? Nie chodzi mi o szerokie opisywanie, ale czy gdyby udało się państwu przeprowadzić taką konstrukcję, żeby w wyniku konsolidacji powstał podmiot wiodący – oczywiście bez naruszenia zasad wolnego rynku – ale podmiot duży, miałoby to korzystny wpływ na dochody budżetu Skarbu Państwa, przy założeniu, że byłaby to konsolidacja pionowa?

(*Dyrektor Biura Ministra w Ministerstwie Skarbu Państwa Irmina Jabłońska*: Proszę państwa…)

Na przykład połączenie BOT z energią…

(*Przewodniczący Marek Waszkowiak*: Już, już, Pani Minister.)

…bo jest taka koncepcja dla Wrocławia.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Momencik. Pani minister chciałaby zabrać głos.

Proszę bardzo.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Elżbieta Suchocka-Roguska:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Panie Senatorze! Myślę, że państwu jest dość trudno odpowiedzieć na te pytania, jako że, niestety, w naszych obradach nie bierze udziału nikt z kierownictwa resortu. Sądzę, że pani dyrektor trudno jest mówić o polityce, jaką ma zamiar prowadzić resort. Jeśli można, Panie Senatorze, proponowałabym, żeby minister skarbu odpowiedział na te pytania pisemnie. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Jeszcze przed panią dyrektor chciał zabrać głos pan senator Miłek. Proszę bardzo.

Senator Marian Miłek:

Proponuję, żebyśmy się skoncentrowali na sprawach dotyczących sytuacji, w której znalazło się teraz ministerstwo skarbu. Jeśli chodzi o problematykę strategii, przekształceń, konsolidacji itd. w sektorze energetycznym, zaczekajmy na materiał, który przygotowuje w tej chwili premier i który obecnie jest u doradców premiera po jego poprawkach. Na początku lutego, kiedy materiał ten zostanie przesłany do Sejmu, zobaczymy, jak te sprawy zostały ustawione, i wtedy będzie właściwy czas na dyskusję.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Senator Marian Miłek:

Przepraszam bardzo, czy mógłbym, korzystając z tego, że jestem przy głosie, prosić państwa – ponieważ nie mam przy sobie tego grubego materiału – o kilka informacji? Ile wynoszą w ministerstwie skarbu koszty osobowe, to znaczy wynagrodze-

nie z pochodnymi, ile wynosi rzeczówka i jak tych 10 milionów zł, o których tutaj pisze minister Skarbu Państwa i które zostały w wyniku działań komisji sejmowej odjęte, jak się to kształtuje w stosunku do kwot dotyczących utrzymania ministerstwa? Dziękuję.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, pan dyrektor.

Dyrektor Budżetu i Finansów
w Ministerstwie Skarbu Państwa
Jan Staniszewski:

Szanowny Panie Senatorze, z powodu braku tych 10 milionów zł, które zabrano nam z wydatków na administrację, myśmy nie obciążyli funduszu wynagrodzeń i nie spowodowało to na tym etapie zmniejszenia kalkulacyjnej liczby etatów. Na dzień dzisiejszy zrobiliśmy symulację, z której wynika, że nie mamy żadnych pieniędzy na zakup materiałów i wyposażenia. Gdyby budżet ten ostał się dzisiaj w takiej propozycji, to nawet złotówki nie możemy wydać na zakup chociażby papieru na ksero czy innych artykułów biurowych. O połowę byłaby zmniejszona kwota przeznaczona na opłatę energii elektrycznej. Nie mamy na to wpływu. Wprowadziliśmy oszczędności, wszędzie są zainstalowane żarówki energooszczędne, tam gdzie można było zlikwidować, to żeśmy zlikwidowali punkty świetlne, a mimo wszystko…

Senator Marian Miłek:

Przepraszam, że przerwę. Panie Dyrektorze, rozumiem wszystkie te działania, ale prosiłbym o konkretne kwoty: ile to jest tych 10 milionów zł w stosunku do wynagrodzeń z pochodnymi i do rzeczówki?

(*Dyrektor Budżetu i Finansów w Ministerstwie Skarbu Państwa Jan Staniszewski*: W stosunku do pierwotnego planu jest to 1/3.)

Ale czego? Całości?

(*Dyrektor Budżetu i Finansów w Ministerstwie Skarbu Państwa Jan Staniszewski*: Wynagrodzeń. Wynagrodzenia stanowią 30 milionów zł.)

A rzeczówka ile wynosiła?

(*Dyrektor Budżetu i Finansów w Ministerstwie Skarbu Państwa Jan Staniszewski*: Rzeczówka wynosiła pierwotnie 55 milionów zł.)

Czyli 55 milionów zł zostaje pomniejszone o 10 milionów zł.

(*Dyrektor Budżetu i Finansów w Ministerstwie Skarbu Państwa Jan Staniszewski*: Tak.)

I może następne pytanie, jeśli już jestem przy głosie.

Dyrektor Budżetu i Finansów
w Ministerstwie Skarbu Państwa
Jan Staniszewski:

Przepraszam, Panie Senatorze, może uzupełnię. Ja przyjąłem bazę pierwotną, to jest tę, która była ustalona na podstawie pierwotnych limitów.

Z 55 milionów zł dzisiaj, po uwzględnieniu tych 10 milionów zł, mamy do dyspozycji 43 miliony zł.

(*Senator Marian Miłek*: Przepraszam, może jeszcze jedno uzupełniające pytanie?)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Bardzo proszę.

Senator Marian Miłek:

Czy podczas obrad komisji sejmowej posługiwano się innymi argumentami niż tylko ten o likwidacji delegatur?

(*Dyrektor Budżetu i Finansów w Ministerstwie Skarbu Państwa Jan Staniszewski*: Nie.)

To był jedyny argument?

(*Dyrektor Budżetu i Finansów w Ministerstwie Skarbu Państwa Jan Staniszewski*: Była tylko kwestia delegatur.)

I nie przemawiał argument, że likwidacja kosztuje znacznie więcej niż utrzymanie?

(*Dyrektor Budżetu i Finansów w Ministerstwie Skarbu Państwa Jan Staniszewski*: Nie.)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję panom bardzo.

Pani minister Suchocka, bardzo proszę.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Elżbieta Suchocka-Roguska:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ta poprawka, zgłoszona w drugim czytaniu, uzyskała negatywną rekomendacją Komisji Finansów Publicznych i została przegłosowania już w trzecim czytaniu.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Wrócę jeszcze do tego, o co pytał pan senator Chmielewski.

Zdaję sobie sprawę, że pan dyrektor chce mówić tylko o części budżetowej dotyczącej 10 milionów zł, ale w budżecie są również kierunki prywatyzacji i w interesie Ministerstwa Skarbu Państwa, pana ministra skarbu, leży, żeby to prezentować. Bardzo mi przykro.

Pani dyrektor powiedziała, że są procesy itd. W wypadku Konina będą one trwały jeszcze pięćdziesiąt lat, bo będą kolejne wyceny, będzie się to ciągnęło, a tam są potrzebne decyzje inwestycyjne.

Rozumiem wypowiedź pana sprawozdawcy w ten sposób: a co będzie, gdy sąd się pospieszy i zapadną wyroki, i będą potrzebne pieniądze, i znowu będziemy krzyczeli, że nie ma z czego płacić, prawda? A mamy Eureko, gdzie też muszą być prze-

prowadzone jakieś kombinacje, w PAK, moim zdaniem bezwzględnie… Uważam, że w tym względzie pan senator Chmielewski wykonuje swoje obowiązki znakomicie.

Pani minister Suchocka.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Elżbieta Suchocka-Roguska:

Panie Przewodniczący, muszę sprostować. Niestety, poprawka ta dostała rekomendację pozytywną stosunkiem głosów dwieście dwadzieścia trzy do dwustu szesnastu na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych.

(*Głos z sali*: Dwustu?)

Dwustu dwudziestu trzech do…

(*Głos z sali*: To na posiedzeniu plenarnym.)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Na posiedzeniu plenarnym.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Elżbieta Suchocka-Roguska:

Na plenarnym, tak.

(*Głos z sali*: Tak.)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Chmielewski.

Senator Jarosław Chmielewski:

Ja też w ramach wyjaśnienia. Nie chodziło mi o to, aby omawiać na posiedzeniu komisji kierunki prywatyzacji, od tego jest bowiem rząd. Zaznaczyłem na początku, że broń Boże nie wnoszę uwag do działalności obecnego rządu, jednak te kwestie prędzej czy później będą rzutowały na kształt całego budżetu państwa. Dyskutujemy tutaj nie tylko o rzeczowych potrzebach konkretnego resortu, które są słuszne i którego interesu państwo bronią. Mój głos w dyskusji zmierzał w tym kierunku, żeby zacząć się powoli zabezpieczać. Na przykład czy jeżeli mamy kontrakty długoterminowe, mimo wszystko będą państwo sygnalizować Ministerstwu Gospodarki kwestię – nazwijmy to wprost – pozabudżetowego rozwiązania sprawy i spłacenia tych kontraktów, czy ścieżkę obligacji Skarbu Państwa? Warto żeby państwo o tym myśleli, ponieważ Ministerstwo Skarbu Państwa może sugerować wiele rozwiązań, choćby finansowych, które są już powszechne w krajach Europy Zachodniej, a które wcale nie muszą w tym wypadku obciążać budżetu Skarbu Państwa.

Tych konstrukcji finansowych jest wiele, choćby zwyczajne umowy swap, które niekoniecznie akurat w tym wypadku miałyby zastosowanie. A odnośnie do PAK – pan przewodniczący zwrócił na to uwagę – problem ten prędzej czy później wyniknie.

A wracając do koncepcji prywatyzacji, może by odejść od tej ścieżki, która rodzi często spory, jest wydłużona w czasie i droga, bo przecież wszelkie analizy oraz inne tego typu przedsięwzięcia też kosztują i można tutaj szukać pieniędzy dla całego budżetu państwowego.

A odnośnie do waszych propozycji związanych z funkcjonowaniem resortu, to muszą państwo – pan senator, mój przedmówca, też o tym mówił – przedstawić konkretną propozycję rozwiązania tego problemu i może to zostać uwzględnione. Moja uwaga nie odnosiła się do prowadzenia jakichś rozmów. Czekamy na to, co przedstawi nam premier jako obecny minister Skarbu Państwa, i wtedy będzie szeroka dyskusja. Jednakże to, co podniosłem, rzutuje w 100% na budżet Skarbu Państwa i było moim obowiązkiem zwrócić na to uwagę.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, do komisji wpłynęło pismo ministra skarbu, podpisane przez pana ministra Pawła Szałamachę, dotyczące brakujących 10 milionów zł. Pozwolą państwo, że na sesję poniedziałkową przygotuję wspólnie z Biurem Legislacyjnym i z panią minister finansów stosowną poprawkę.

Czy ktoś z państwa senatorów ma pytania, uwagi, komentarze do tej części?

Dziękuję bardzo państwu.

Przystępujemy do części 75 „Urząd Transportu Kolejowego”.

Jest na sali pan prezes, proszę więc o krótkie przedstawienie budżetu, a potem przystąpimy do dyskusji.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Janusz Dyduch:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Budżet na rok 2006 w części 71 „Urząd Transportu Kolejowego” jest przedstawiany po raz trzeci, ponieważ jako urząd istniejemy od 2003 r., kiedy to zostaliśmy przekształceni w tę formę organizacyjną – w wyniku dostosowywania transportu kolejowego do wymagań Unii Europejskiej – z urzędu głównego inspektora kolejnictwa. Nasze działania spotkały się z dużym zrozumieniem. Regulator w transporcie kolejowym jest niezbędnym elementem normalnego funkcjonowania tego transportu w obszarze otwartości rynku i gospodarki rynkowej. I muszę powiedzieć, że jest duże zrozumienie dla naszej roli i funkcji. W informacji dla Wysokiej Izby przedstawiliśmy elementarne zagadnienia związane z naszą rolą, jak również nasze przychody i wydatki.

Przychody już po raz drugi kształtują się na poziomie około 4 milionów 700 tysięcy zł. W zeszłym roku były większe, bo po prostu nastąpiła stabilizacja naszego działania, naszych zadań, wynikających z naszej roli w sensie nadzoru rynku i oceny wyrobów. Układy są stabilne, formy pozyskiwania przychodów są dopracowane i na ogół nie ma tu większego kłopotu. Najwyższa Izba Kontroli również pozytywnie oceniła nasze wcześniejsze działania w tym zakresie, a dzisiejsza kontrola, prowadzona na bieżąco, za rok 2005, również wykazuje stabilność i zasadność naszych przychodów.

Wydatki kształtują się, podobnie jak w zeszłym roku, na poziomie 13 milionów zł, i zaspokajają nasze potrzeby. Wymagania budżetowe bardzo minimalizujemy; są one starannie optymalizowane i wynikają z niezbędnych potrzeb.

Zastosowaliśmy pewną formułę, o której warto poinformować Wysoką Komisję, bo jest to metoda na pewne kłopoty budżetowe. Myśmy bardzo szybko sięgnęli – dwa lata temu, jak tylko urząd powstał – do funduszy Unii Europejskiej. Przez trzy lata nie można było uruchomić programu pharowskiego, a Urząd Transportu Kolejowego w pół roku uruchomił ten program na ponad 2 miliony zł. Efekt tego działania był taki, że w ciągu dziesięciu miesięcy wdrożyliśmy program dostosowania prawa w zakresie wymagań Unii Europejskiej w obszarze transportu kolejowego. Było to tak starannie wykonane, że Unia Europejska przyznała nam kolejne 2 miliony zł – łącznie jest to suma rzędu 2 milionów euro, czyli naszego rocznego budżetu – na wdrożenie tego programu, a następnie na program informatyzacji około 1 miliona 800 euro. To wszystko powoduje, że zadania, które musimy wykonywać w ramach regulacji otwarcia rynku kolejowego, wykonujemy efektywnie, wykorzystując dosyć duże, jak na nasze możliwości, wsparcie ze strony Unii Europejskiej.

Nasze wydatki także kształtują się na poziomie zeszłego roku. Nie wnosimy tutaj żadnych uwag, gdyż są one dosyć stabilne. Mamy jednak pewien problem – ale spotkał się on z dużym zrozumieniem – musimy bowiem zatrudniać wybitnej klasy specjalistów w zakresie nadzoru rynku i jego oceny, a to kosztuje. Mniej więc jest etatów, co wynika stąd, że musimy więcej płacić wybitnym specjalistom, żebyśmy mogli dobrze spełniać naszą rolę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Nie ma, niestety, pana senatora Koguta, który miał być sprawozdawcą.
Czy ktoś z państwa senatorów ma pytania, uwagi, komentarze do tej części?
Pani minister?
Pan senator Miłek, bardzo proszę.

Senator Marian Miłek:

Właściwie trudno tutaj dyskutować zarówno na temat środków, jakie zostały przyznane – a właściwie będą przyznane za chwilę – na działalność, ale chciałbym zwrócić się z zapytaniem.

Ostatnio został opublikowany raport NIK na temat transportu lądowego, gdzie między innymi transport kolejowy został przedstawiony w dramatycznym świetle. W związku z tym mam pytanie do Urzędu Transportu Kolejowego: czy w wyniku badań Najwyższej Izby Kontroli, zawartych właśnie w tym raporcie, Urząd Transportu Kolejowego będzie wypełniał dodatkowe obowiązki, czy zwróci szczególną uwagę na coś, co, zdaniem urzędu, jest najważniejsze i co wynika właśnie z tej kontroli?

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Proszę, Panie Prezesie.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Janusz Dyduch:

Dziękuję za to pytanie, bo ono trafia w sedno sprawy. Z przyjemnością na nie odpowiem, dlatego że raport NIK w pełni pokrywa się z naszą oceną. My co roku sporządzamy ustawowo ocenę rynku w zakresie bezpieczeństwa i stanu eksploatacji kolei, jak również ocenę kolei od strony samego rynku, ale rozumiem, że to dotyczy części technicznej. W swoich sprawozdaniach wykazujemy pogłębiającą się z roku na rok degradację techniczno-eksploatacyjną transportu kolejowego, zwłaszcza infrastruktury i taboru. Oczywiście podjęliśmy w tym zakresie, wspólnie z NIK, bardzo wiele działań i kontrolę najbardziej newralgicznego punktu – ze względu na liczbę zdarzeń niebezpiecznych i ofiar śmiertelnych – czyli przejazdów kolejowych.

Rozumiemy, że nasza rola powinna być również inspirująca. Przy urzędzie została powołana rada techniczno-ekonomiczna, złożona z wybitnych specjalistów w zakresie świata nauki w obszarze transportu, jak i z wybitnych specjalistów w sensie działania technicznego w przemyśle. I my z tego powodu również inspirujemy pewne działania. Dla przykładu chcę podać, że nie są to tylko działania bierne, ale aktywne. Wdrażamy w tej chwili z naszej inicjatywy, przy udziale departamentu obrony, program budowania nowoczesnych – nowej generacji – przejść nad drogami kołowymi. Są to nowe materiały kompozytowe, nowe rozwiązania technologiczne, które powodują, że powstają przejścia bezkolizyjne nad drogami, gdzie ma miejsce 80% wypadków kolejowych z ofiarami śmiertelnymi. Założenie jest takie – rozwiązanie to jest już na etapie prototypu – żeby koszt instalacji urządzeń automatyki i koszt rocznych eksploatacji był nie większy niż rozwiązanie tego przejścia bezkolizyjnego, którego koszt wynosi od 2 milionów 500 tysięcy zł do 3 milionów zł. Czyli nawet poprzez działania dotyczące aktywnego zachowania się w obszarze transportu wpływamy na poprawę bezpieczeństwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Czy ktoś z państwa senatorów…
Pani minister Suchocka? Nie.
Dziękuję bardzo.
Dziękuję panu prezesowi, dziękuję państwu.
Przechodzimy do części „Transport”.
Witam pana ministra Stommę. Pan minister przedstawi część „Transport”, a potem pan minister Styczeń część „Budownictwo”, tak?
Panie Ministrze, bardzo proszę o przedstawienie budżetu.

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Szanowny Panie Marszałku! Wysoka Izbo!
(*Głos z sali*: Jeszcze nie marszałek.)
(*Przewodniczący Marek Waszkowiak*: Jeszcze trochę mi do marszałka brakuje, Panie Ministrze. Ja tylko przewodniczę komisji.) (*Wesołość na sali*)

Życzę więc awansu.

Zacznę od dochodów. W dziale „Transport i łączność" w części 39 „Transport" po trzecim czytaniu w Sejmie dochody zapisano na poziomie 122 milionów 344 tysięcy zł. Pierwotna wersja opiewała na kwotę 74 milionów 536 zł, więc w związku z relatywnie niewysokim poziomem tych dochodów w wyniku decyzji Sejmu nastąpiły dosyć istotne kwotowe zmiany. Związane są one z przesunięciem planowanych dochodów i wydatków wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego z części 85, to jest z budżetów wojewodów, do części 39. Po stronie dochodów to było przesunięcie w kwocie 43 milionów 508 tysięcy zł. Zmiany też są związane z prognozą zwiększonych przychodów Agencji Ruchu Lotniczego – dotyczy to kwoty 4 milionów 618 tysięcy zł. To jest część dochodów.

Jeżeli chodzi o wydatki, to także mamy do czynienia z różnicą w stosunku do przedłożenia rządowego. Aktualny poziom wydatków to kwota 2 miliardów 965 milionów 30 tysięcy zł, w tym wydatki inwestycyjne – 1 miliard 20 milionów 946 tysięcy zł. Ogółem różnice wynoszą 238 milionów 879 tysięcy zł. Różnice te są związane ze zwiększeniem wydatków w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, Inspekcji Transportu Drogowego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwie Rozwoju Regionalnego i na inwestycje w Porcie Kołobrzeg oraz ze zmniejszeniem wydatków na administrację i zmniejszeniem kwoty Funduszu Dopłat. Myślę, że w odpowiednim momencie będziemy mogli do tego wrócić i bardziej szczegółowo to omówić. Pierwotny poziom wydatków wynosił 2 miliardy 722 miliony 771 tysięcy zł.

To tyle, jeżeli chodzi o ogólną charakterystykę. Teraz może przedstawię krótkie informacje w ramach działów.

Jeżeli chodzi o dział 600 „Transport i łączność" – będę mówił teraz o dochodach budżetowych – to w tym dziale dochody związane są z dochodami Urzędu Lotnictwa Cywilnego i kształtują się na poziomie około 80% łącznych dochodów w tym dziale. Główna pozycja to wpłata Agencji Ruchu Lotniczego, o czym wspominałem wcześniej.

Jeżeli chodzi o rozdział „Drogi publiczne krajowe", to dochody jednostek drogownictwa kształtują się na poziomie 6 milionów 712 tysięcy zł. Jest to poziom około 80% wykonania w 2005 r. Są to odsetki od środków na rachunkach bankowych, różne drobne pozycje się na to składają. Największą pozycją są właśnie odsetki od środków na poziomie około 3,5 miliona zł, drugą pozycją byłyby ewentualnie dochody z najmu i dzierżawy lokali użytkowych, mieszkaniowych, placów – około 1 miliona 126 tysięcy zł.

Dochody Urzędu Żeglugi Śródlądowej są zaplanowane w wysokości 260 tysięcy zł, co stanowi około 56% wykonania w 2005 r., i będą pochodziły głównie z opłat za wydawanie patentów żeglarskich, świadectw zdolności żeglugowej i innych czynności administracyjnych dotyczących statków żeglugi śródlądowej oraz przeprowadzania egzaminów. Z pozostałej działalności dochody zaplanowane w kwocie 3 milionów 83 tysięcy zł będą stanowić wpłatę do budżetu w wysokości 30% zysku transportu dozoru technicznego.

W gospodarstwach pomocniczych dochody budżetowe powstają z tytułu pięćdziesięcioprocentowej wpłaty zysku gospodarstw pomocniczych – to jest kwota 491 tysięcy zł. Będą one realizowane głównie przez gospodarstwa pomocnicze Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego – i to jest największa część tej kwoty – około 480 tysięcy zł.

W dziale „Administracja publiczna” dochody kształtują się na poziomie 14 milionów 766 tysięcy zł, z czego zasadniczą kwotę stanowią wpływy z tytułu prefinansowania programów i projektów ze środków funduszy strukturalnych w ramach SPO „Transport”. Te wpływy to są zwroty wcześniejszych wydatków, zwroty ze środków europejskich.

W dziale 752 „Obrona narodowa” dochody są zaplanowane w kwocie 1 miliarda 800 tysięcy…

(*Głos z sali*: Miliona.)

Przepraszam, 1 miliona 800 tysięcy zł. Ta kwota jest na poziomie około 35% wykonania w 2005 r. Źródłem dochodów są tutaj przede wszystkim wpływy z opłat za dzierżawę wyrobów wypożyczanych z państwowych rezerw mobilizacyjnych – to jest kwota około 200 tysięcy zł, i wpływy ze sprzedaży różnych asortymentów zwalnianych z rezerw państwowych – 1 milion 600 tysięcy zł.

To może tyle, tak w skrócie, jeśli chodzi o część dochodową. Chciałbym teraz przejść do omówienia wydatków budżetowych.

Wydatki w części 39 zaplanowane są w kwocie 2 miliardów 722 milionów 771 tysięcy zł, a więc na poziomie około 92% w porównaniu do ustawy budżetowej na 2005 r. Z tej kwoty wydatki bieżące stanowią 1 miliard 921 milionów 393 tysiące zł, a wydatki inwestycyjne – 800 milionów 378 tysięcy zł, czyli około 90% poziomu 2005 r. Te wydatki zostaną omówione za chwilę w poszczególnych działach klasyfikacji budżetowej.

I tak w dziale 600 „Transport i łączność” wydatki są zaplanowane w kwocie 2 miliardów 649 milionów 512 tysięcy zł, to jest na poziomie 91,6% ustawy budżetowej na 2005 r., tak że jest to dominująca kwota wśród wydatków budżetowych w tej części, w tym wydatki bieżące ustalono na poziomie 1 miliard 866 milionów 200 tysięcy zł, co stanowi 92,5% w stosunku do ustawy budżetowej na rok poprzedni. Na wydatki inwestycyjne przewidziano 783 miliony 312 tysięcy zł, to jest 89,5% w stosunku do ubiegłorocznej ustawy budżetowej.

Wydatki te obejmują dotacje przedmiotowe na dopłaty do krajowych pasażerskich przewozów kolejowych i dotacje na przewozy międzywojewódzkie. Warto zwrócić uwagę na te pozycje z tego względu, że po raz pierwszy od czasu, kiedy ustawa o transporcie kolejowym wprowadziła możliwość i obowiązek finansowania przez państwo tego rodzaju wydatków – mówię tu w szczególności o przewozach międzywojewódzkich – staje się to faktem.

Jest tu również duża pozycja przedstawiająca dotacje inwestycyjne na infrastrukturę kolejową, dotacje przedmiotowe na utrzymanie infrastruktury kolejowej.

Wydatki na drogi publiczne krajowe to największa pozycja w tej grupie, ukształtowana na poziomie około 1 miliarda zł – mówię około, bo ta kwota została zwiększona po ostatnich poprawkach, w wyniku prac Sejmu.

Wydatki dotyczące administracji drogowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad to kwota rzędu 240 milionów zł.

Inna pozycja to Główny Inspektorat Transportu Drogowego – po zwiększeniu wydatków, o którym wspominałem, jest tu w tej chwili kwota 35 milionów 526 tysięcy zł, po konsolidacji wydatków wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.

W rozdziale „Urząd Lotnictwa Cywilnego” zapisana jest kwota 43 milionów 566 tysięcy zł. Mamy tu również Resortowy Ośrodek Informacji Naukowej, Technicz-

nej i Ekonomicznej, Fundusz Żeglugi Śródlądowej i pozostałą działalność – 13 milionów zł.

Jeżeli chodzi o krajowe pasażerskie przewozy kolejowe, to w tym rozdziale jest zapisana kwota rzędu 620 milionów zł, w tym dwie podstawowe dotacje: dotacja przedmiotowa do ustawowych ulg taryfowych, zgodne z przepisami art. 39 ustawy o transporcie kolejowym – to jest poziom, który w tym roku pozwala w stu procentach zaspokoić potrzeby w tym zakresie – i dotacja do przewozów międzywojewódzkich, czyli ta nowość, o której wspominałem. Jest to dotacja zgodna z przepisem art. 40 ustawy o transporcie kolejowym.

Jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową i znaczne zwiększenie kwoty, o 832%, w stosunku do roku poprzedniego, to można by to skomentować tak, że jest to próba przywrócenia elementarnej równowagi w finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, czyli równowagi między sektorem drogowym i kolejowym. Dotacje podmiotowe, które dotyczą narodowego zarządcy sieci kolejowej – PKP PLK SA, stanowią kwotę 260 milionów zł.

Dotacje na realizację zadań inwestycyjnych… Może jeszcze uzupełnię, że te dotacje podmiotowe dla zarządcy sieci obejmują wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną infrastruktury kolejowej i zarządzaniem tą infrastrukturą. A dotacje na realizację zadań inwestycyjnych dotyczą linii kolejowych o państwowym znaczeniu, konkretnych tytułów inwestycyjnych, na co przeznaczona jest kwota 505 milionów zł. Tutaj też odnotowujemy znaczny wzrost procentowy, o blisko 550% w stosunku do roku poprzedniego. Mówiąc o tej kwocie, warto wspomnieć o wydatkach na modernizację linii kolejowej E59 Wrocław – Poznań, tu chodzi o etap drugi, odcinek Wrocław – Rawicz, czy też o modernizacji linii kolejowej E65 Warszawa – Gdynia, także etap drugi.

Teraz „Inne zadania inwestycyjne”. Te dwie pozycje to inwestycje wieloletnie. Podstawową grupę zadań stanowią tutaj zadania takie jak: modernizacja linii kolejowej E20 na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce, w kierunku wschodniej granicy państwa, modernizacja poznańskiego węzła kolejowego na linii E 20, odbudowa i modernizacja linii kolejowej E30 i CE30 na odcinku Legnica – Wrocław – Opole, modernizacja linii kolejowej E30 Legnica – Węgliniec itd. Tych inwestycji jest sporo i rzeczywiście dzięki tym środkom jest możliwy duży ruch w inwestycjach. Należy oczywiście wspomnieć, że oprócz wymienionych środków budżetowych na infrastrukturę kolejową będą przeznaczone również środki pomocowe z funduszy unijnych oraz pożyczek z międzynarodowych instytucji finansowych.

W dziedzinie drogownictwa – rozdział „Drogi publiczne krajowe” – wydatki są związane z budową, modernizacją, utrzymaniem, ochroną dróg krajowych i zarządzaniem nimi, zgodnie z obowiązkami administracji drogowej, ustalonymi w ustawie o drogach publicznych. Jest tu zapisana kwota blisko 1 miliarda 200 milionów zł, ustalona na poziomie około 53% tego, co było przyjęte w ustawie budżetowej na 2005 r. Ten niski wskaźnik finansowania jest związany z tym, co obserwujemy po stronie kolei – z powodu przyjętej przez parlament ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego nastąpiło przesunięcie tej części środków z akcyzy paliwowej, z drogownictwa, na cele kolejowe i to właśnie znajduje odzwierciedlenie w tej pozycji. Na marginesie wspomnę, że ubytek wydatków w tym zakresie w zasadzie jest rekompensowany drogownictwu poprzez zwiększony wysiłek finansowy Krajowego Fundu-

szu Drogowego. O ile więc uda się – a jest pod tym względem pełna determinacja rządu – zrealizować poziom wydatków Krajowego Funduszu Drogowego, to generalnie drogownictwo będzie dysponowało kwotą nie mniejszą niż w zeszłym roku, nie mówiąc o tym, że w zeszłym roku pełnego wykonania środków na cele inwestycyjne nie udało się osiągnąć. To był taki komentarz.

Jeżeli chodzi o strukturę wydatków na drogi publiczne, podstawową pozycję stanowią wydatki związane z budową i przebudową, około 950 milionów zł, w tym wydatki bieżące – 682 miliony zł, z małymi korektami wynikającymi z prac Sejmu. Wydatki inwestycyjne kształtują się, w pewnym przybliżeniu, na poziomie około 260 milionów zł, no, teraz troszeczkę więcej, ponad 270 milionów zł, z czego główny wydatek dotyczy autostradowej obwodnicy Wrocławia. W sumie, w wyniku prac Sejmu, ta kwota zwiększyła się do ponad 300 milionów zł i w pełni pokrywa, a nawet, można powiedzieć, nieco przewyższa tegoroczne potrzeby.

Pozostałe zadania inwestycyjne w dziedzinie drogownictwa angażują kwotę ponad 100 milionów zł. Są tutaj takie zadania jak wzmocnienie mostów, zadania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, budową i przebudową chodników, budową magazynów na sprzęt i sól, rehabilitacją dróg z pożyczki Banku Światowego, przebudową drogi krajowej nr 4, niedużego odcinka Żarska Wieś – Godzieszów, budową obwodnicy Sulechowa. Również ta kwota – to też należy skomentować – jest relatywnie zmniejszona w stosunku do roku poprzedniego, ale mógłbym za to powtórzyć komentarz związany z Krajowym Funduszem Drogowym.

W tej grupie wydatków nastąpiło mimo wszystko zwiększenie środków w wyniku ostatnich prac Sejmu. Na wniosek Komisji Finansów Publicznych Sejmu zwiększono wydatki majątkowe o kwotę 220 milionów zł z przeznaczeniem na wspomnianą przed chwilą budowę obwodnicy Wrocławia – na ten cel przeznacza się 190 milionów zł – oraz na prace przygotowawcze i wykup gruntów na realizację drogi ekspresowej S8 – 30 milionów zł. Na zakupy inwestycyjne w obszarze dróg publicznych krajowych przewidziana jest kwota 58 milionów zł, z czego główną część stanowią wydatki na wykup gruntów – 54 miliony zł.

Przechodzę teraz do omówienia wydatków związanych z zarządzaniem drogami, z administracją drogową. Są to wydatki na utrzymanie i działalność Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz z jej oddziałami terenowymi i biurami budowy autostrad – jest to kwota 238 milionów zł. Główna część tej sumy to wydatki bieżące – blisko 235 milionów zł, w tym wynagrodzenia wraz z pochodnymi – 136 milionów 335 tysięcy zł. Warto zwrócić uwagę, że jest to kwota uwzględniająca przeciętne, średnie miesięczne wynagrodzenie z założonymi na ten rok podwyżkami dla członków korpusu służby cywilnej w wysokości 2 tysięcy 930 zł, a średnio – zaledwie 2 tysiące 586 zł. Wydatki administracyjne związane z utrzymaniem jednostek drogownictwa to 92 miliony zł – są to opłaty za dostarczane media, remonty, konserwacje, materiały biurowe, ubezpieczenia itd. To jest ta grupa wydatków. Wydatki majątkowe administracji drogowej – 3 miliony 400 tysięcy zł, przeznaczone głównie na zakup sprzętu informatycznego dla oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Przechodzę teraz do części dotyczącej Urzędu Żeglugi Śródlądowej. Wydatki dotyczą funkcjonowania ośmiu urzędów żeglugi i wynoszą 3 miliony 353 tysiące zł – jest to poziom analogiczny do poziomu z ustawy budżetowej na 2005 r. Podstawową

część tej kwoty stanowią wydatki związane z wynagrodzeniami i pochodnymi i jest to kwota 2 milionów 366 tysięcy zł. Druga najważniejsza pozycja w tej grupie to pozostałe koszty bieżące związane z utrzymaniem i działalnością tych ośmiu urzędów w kwocie 912 tysięcy zł.

W odniesieniu do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, który działa na podstawie ustawy z 2001 r o transporcie drogowym, odnotowujemy wzrost… Przepraszam, na funkcjonowanie Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zaplanowano środki na poziomie 4 milionów 612 tysięcy zł, ale w związku z włączeniem od 1 stycznia 2006 r. wojewódzkich inspektoratów… przepraszam, w związku z niewyłączeniem – bo była poprawka do ustawy, która nie zdążyła wejść w życie – w tej chwili wydatki kształtują się na poziomie 35 milionów 526 tysięcy zł.

Odnośnie do Urzędu Lotnictwa Cywilnego powiem, że wydatki związane z funkcjonowaniem tego urzędu zaplanowano w kwocie 43 milionów 566 tysięcy zł, następnie zwiększono je w wyniku prac Sejmu do kwoty 48 milionów 184 tysięcy zł. Jest to związane, jak wspomniałem, ze zwiększonymi planowanymi przychodami Agencji Ruchu Lotniczego. Główna część wydatków Urzędu Lotnictwa Cywilnego to wynagrodzenia z pochodnymi, na poziomie 20 milionów 548 tysięcy zł. Na drugiej pozycji, jeśli chodzi o wysokość kwoty, są pozostałe wydatki bieżące związane z funkcjonowaniem i działalnością urzędu – 15 milionów 864 tysięcy zł.

Wydatki inwestycyjne wynoszą 5 milionów 651 tysięcy zł, z czego na zakupy inwestycyjne przeznaczana jest kwota 4 milionów 951 tysięcy zł. W tym roku chodzi tutaj przede wszystkim o zakup sprzętu informatycznego – 3 miliony 451 tysięcy zł, oraz wykup nieruchomości – 1,5 miliona zł. Zakupy sprzętu informatycznego to przede wszystkim wydatki związane z wdrożeniem baz danych operacji lotniczych, rejestru statków powietrznych, funkcji ratowniczych itd. Dotacje na dofinansowanie – to druga ważna pozycja w tej grupie wydatków – zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru w tym zakresie, zgodnie z zobowiązaniami nałożonymi ustawą – Prawo lotnicze, to kwota 700 tysięcy zł.

Wydatki Resortowego Ośrodka Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej zaplanowano na 933 tysięcy zł, to jest na poziomie 98,6% w stosunku do ustawy budżetowej na 2005 r., z czego po połowie mniej więcej przypada na wynagrodzenia z pochodnymi i pozostałe koszty bieżące.

Jeśli chodzi o Fundusz Żeglugi Śródlądowej i Fundusz Rezerwowy, pozwolę sobie przypomnieć, że Fundusz Żeglugi Śródlądowej został utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego na podstawie ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym i że przychodami Funduszu Żeglugi Śródlądowej są składki, między innymi składki wnoszone przez armatorów, odsetki od lokat wolnych środków funduszu oraz dotacje z budżetu państwa i z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska. Na 2006 r., jako dotacje budżetu państwa dla funduszu, zaplanowano środki w wysokości 5 milionów zł, to jest dokładnie tyle, ile przewidziano w ustawie budżetowej na rok 2005. Na pozostałą działalność w tym obszarze przewidziano środki na wydatki bieżące w kwocie 13 milionów 33 tysięcy zł, a więc na poziomie około 166% środków z ustawy budżetowej na 2005 r. Są tu dwie główne pozycje: środki na pokrycie podatku VAT z tytułu realizacji zadań współfinansowanych z Banku Światowego w ramach Programów Pomocy Technicznej dla Kolei – 2 miliony 300 tysięcy zł, a druga pozycja to zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, także finansowane ze środków

Banku Światowego – 4 miliony 660 tysięcy zł. Pozostałe wydatki to zobowiązania z tytułu utrzymania przejść granicznych – 1,5 miliona zł.

I wreszcie grupa wydatków związanych z priorytetowymi zadaniami rządu dotyczącymi zmian organizacyjnych w obszarze administracji drogowej, w szczególności pionu inwestycyjnego, a także wspomaganie reform w kolejnictwie – na ten cel przeznaczona jest kwota około 4,5 miliona zł.

Przechodząc do działu 750 „Administracja publiczna”…

(*Przewodniczący Marek Waszkowiak*: Przepraszam bardzo, Panie Ministrze, ale mielibyśmy prośbę, żeby mówić w miarę syntetycznie, bez zagłębiania się w szczegóły, bo mogą być jeszcze pytania. Dobrze?)

Jestem już blisko końca, ale oczywiście już się dostosowuję.

Zaplanowano tu kwotę 52 milionów 292 tysięcy zł, skorygowaną wskaźnikiem 13%, co w części 39 skutkuje tym, że od tej kwoty odejmujemy 948 tysięcy zł. To jest kwota porównywalna z zeszłoroczną, tak że nie będę się zatrzymywał nad szczegółami.

Przejdźmy do działu 752 „Obrona narodowa”, gdzie wydatki są na poziomie blisko 21 milionów zł, to jest 312–313% poziomu ustawy budżetowej na 2005 r. Są to głównie wydatki majątkowe, przewidziane na utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym – 14 milionów 200 tysięcy zł.

Jeżeli chodzi o gospodarstwa pomocnicze, to należy wspomnieć, że funkcjonują dwadzieścia cztery takie gospodarstwa, związane głównie z drogami publicznymi, przede wszystkim są to laboratoria drogowe. Samo Ministerstwo Transportu i Budownictwa posiada dwa gospodarstwa pomocnicze, przede wszystkim wspomniane już wcześniej aktywne Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego. Przychody z tych gospodarstw zaplanowano w kwocie 48 milionów 783 tysięcy zł, co stanowi 102–103% poziomu z roku 2005.

To może tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo panu ministrowi.

Proszę państwa, ja tylko powiem, że na sali jest już pani minister Barbara Kondrat, którą serdecznie witam.

Rozumiem, że pani minister też reprezentuje rząd w sprawie części „Transport”? Czy w sprawie części „Gospodarka morska”?

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Barbara Kondrat:

Jestem nowym podsekretarzem stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa, pracuję w resorcie od tygodnia i przejmę od pana podsekretarza Stommy i innych kolegów wszystkie sprawy związane z finansowaniem i sprawami europejskimi. To ciężka działka, tak że proszę o wsparcie i o współpracę. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję pani bardzo i witam serdecznie.

Proszę państwa, teraz poproszę pana senatora Berenta o komentarze, pytania, uwagi do tej części.

Senator Przemysław Berent:

Panie Przewodniczący, jak już wcześniej informowaliśmy, dokonaliśmy zamiany z panem senatorem Łuczyckim, który bardzo interesuje się problematyką transportu. Tak więc ja będę omawiał budownictwo, a pan senator Łuczycki omówi transport.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

W takim razie proszę pana senatora Łuczyckiego o zabranie głosu.

Senator Andrzej Łuczycki:

Dziękuję bardzo.
Panie Ministrze, zanim przejdę do komentarzy, chciałbym jeszcze zadać dodatkowe pytanie: jakie jest wykonanie przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad planu inwestycyjnego na 2005 r.?

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Panie Senatorze! Wysoka Izbo!
Wykonanie w obszarze inwestycji drogowych dużych inwestycji jest procesem, który zamknie się z upływem mniej więcej… No, nastąpi to najwcześniej do końca I kwartału tego roku, tak że wszystkie dane, które mogę w tej chwili przytoczyć, mają z tego względu charakter przybliżony.
Liczba, którą w tej chwili mogę podać, jako najbardziej zbliżoną do tego, z czym się liczymy, to jest 6 miliardów 480 milionów zł. Składają się na to zrealizowane wydatki ze środków budżetowych na kwotę 2 miliardów 261 milionów 500 tysięcy zł; z pożyczek Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Banku Światowego mamy zaangażowanych 736 milionów zł, ze środków unijnych w grupie środków PHARE i ISPA, czyli tych przedakcesyjnych, mamy wykonanie na poziomie 603 milionów zł, później mamy środki – i to jest główna pozycja – Krajowego Funduszu Drogowego i to jest suma 2 miliardów 645 milionów zł oraz inne środki stanowiące blisko 238 milionów zł. Generalnie wykonanie budżetu w stosunku do planu 2005 r. jest na poziomie około 70%. Plan w roku 2005 przewidywał nieco więcej niż 9 miliardów zł. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Pan senator.

Senator Andrzej Łuczycki:

Panie Ministrze, może taka pierwsza uwaga na wstępie. Jak sądzę, nie chcieliśmy od pana ministra usłyszeć tego, co jest również zawarte w tych materiałach, jakie

mamy, a więc tych liczb. Raczej chodziło nam o przedstawienie wizji lub pomysłów, jakie ma resort, i jakie może zrealizować przy użyciu tych instrumentów, jakimi są pieniądze, i jak poprawić sytuację w transporcie drogowym w Polsce. Niepokój budzi – i to pan minister był łaskaw powiedzieć – zmniejszenie wydatków na drogi publiczne o 53% w stosunku do roku ubiegłego. Rozumiem, że zmniejszenie środków na Krajowy Fundusz Drogowy oznacza zmniejszenie środków unijnych, a także pożyczek z banków zagranicznych.

Pan minister raczył powiedzieć, że drogi są pewnego rodzaju inwestycjami liniowymi, a więc takimi, które potrzebują dłuższego okresu na przygotowanie. Mówię tutaj o projektach technicznych, decyzjach lokalizacyjnych, wykupie gruntów czy badaniach wpływu tych ciągów komunikacyjnych na środowisko. Zgadzam się, że to trzeba przeprowadzić w jakimś dłuższym okresie. W związku z tym mam takie pytanie do pana ministra, dlaczego senatorowie nie otrzymali planu finansowo-rzeczowego Krajowego Funduszu Drogowego na ten rok. Byłyby to informacje, na podstawie których być może senatorowie uświadomiliby sobie, jaki jest obraz tego zubożenia środków na inwestycje drogowe w 2006 r.

Szanowni Państwo, mam przed sobą, tak jak i państwo, raport NIK dotyczący kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach 1990–2004. Mówiąc delikatnie, obraz, jaki jest przedstawiony w tym raporcie, jest bardzo niepokojący. Przytoczę tylko niektóre uwagi z tego raportu. I tak czytamy w nim, że wskutek przemieszczania się przeciążonych pojazdów na co drugim kilometrze polskich dróg publicznych powstają koleiny w wysokości 2 cm, a na co czwartym – powyżej 3 cm. W krajach Unii Europejskiej tak wysokie koleiny powodują zamknięcie dróg ze względu na bezpieczeństwo. I jeszcze takie przytoczone przez Najwyższą Izbę Kontroli dane, że w latach 1990–2004 długość dróg publicznych o twardej nawierzchni wzrosła o 15,5%, natomiast liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych ogółem zwiększyła się o prawie 85%, w tym pojazdów ciężarowych o około 129%.

Raport ten potwierdza potrzebę skierowania ogromnych środków na finansowanie i na rozwój infrastruktury transportu lądowego. Wydaje mi się, że nie jest dobrym pomysłem, aby pomniejszać środki Krajowego Funduszu Drogowego i przeznaczać je na Fundusz Kolejowy, co zostało już uchwalone, bo dzięki Krajowemu Funduszowi Drogowemu udało się przebudować w 2004 r. około 18 tysięcy km dróg i wydaje się, że podobnej długości odcinki dróg zostały wyremontowane w roku 2005. A więc rocznie jest to prawie 10% dróg dostosowanych do norm unijnych, które mówią o ciężarze przenoszenia 11 t na oś pojazdu. Takie przesuwanie środków z Krajowego Funduszu Drogowego na Fundusz Kolejowy to przelewanie z pustego w próżne i dlatego wydaje mi się, że pomysł Platformy Obywatelskiej jest sensowny, aby podnieść… Bo, jak rozumiem, w tej chwili 30% z podatku akcyzowego przeznaczone jest na…

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

20% czy 30%?

(*Głos z sali*: 12%.)

Słucham?

(*Głos z sali*: Z akcyzy 12%.)

Ale nie, ja mówię o Krajowym Funduszu Drogowym.

(*Głos z sali*: Na drogi krajowe.)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Ale proszę państwa…
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)
Zaraz pan minister na to odpowie.

Senator Andrzej Łuczycki:

Zatem zwiększenie tego odpisu o 5% w stosunku rocznym i dojście do poziomu 50% dałoby środki zarówno dla Krajowego Funduszu Drogowego, jak i Funduszu Kolejowego, bez żadnego uszczerbku dla któregokolwiek z nich. Znacznie szybciej dzięki temu nastąpiłaby poprawa stanu naszych dróg i infrastruktury kolejowej. Zwiększyłyby się możliwości wykorzystania środków unijnych, które na dziś są wykorzystywane, wydaje się, w niedostatecznym stopniu. Biorąc pod uwagę, że PKP Polskie Linie Kolejowe SA i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad są największymi beneficjentami środków Funduszu Spójności, to wydaje się, że ta propozycja jest w pełni uzasadniona. W związku z tym proponujemy podniesienie tego odpisu od podatku akcyzowego od paliw silnikowych na infrastrukturę transportu lądowego.

Szanowni Państwo, nie można również przejść do porządku nad zagadnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Raport NIK nie pozostawia wątpliwości w tym zakresie: przeciętna liczba zabitych w ostatnich latach na sto tysięcy osób wyniosła w Polsce czternaście osób, natomiast w Unii Europejskiej jest jedenaście, a na sto wypadków zginęło w Polsce jedenaście osób, podczas gdy w Unii Europejskiej giną trzy. Szacunkowy koszt, jaki ponosi społeczeństwo w związku ze skutkami wypadków, stanowi w Polsce około 2,5% PKB. W Polsce zaś dyskutuje się nad tym, czy odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu drogowego scedować na wojewodę, czy na marszałka. Według mnie jest to bez znaczenia, bo ani marszałek, ani wojewoda nie rozwiąże problemu bezpieczeństwa na naszych drogach. Są trzy czynniki, proszę państwa, wpływające na bezpieczeństwo: pierwszy – błąd ludzki; drugi – pojazd i trzeci – drogi.

Jeżeli chodzi o ten pierwszy czynnik, to tu muszę, niestety, wrzucić kamyczek do państwa ogródka, że znaczenie ma również przygotowanie do kierowania pojazdem. To nieszczęsne rozporządzenie, z którym ja tak bezskutecznie walczyłem przez dłuższy czas – mówię o rozporządzeniu o egzaminowaniu kierowców – zawiera wiele błędów i na pewno tego bezpieczeństwa nie poprawimy przez wprowadzanie takich aktów prawnych. Nie będę się dłużej nad tym rozwodził, ale muszę wspomnieć jeszcze o tym tak zwanym niechronionym użytkowniku drogi, a więc o pieszym i rowerzyście. Szanowni Państwo, nasze wychowanie komunikacyjne w szkołach jest fatalne. Dwie godziny rocznie, powtarzam: dwie godziny rocznie, żeby mieli państwo świadomość, o czym mówię, przeznaczone jest w szkole na wychowanie komunikacyjne. To jest nic.

O pojazdach nie będę mówił, ale tutaj można byłoby na ten temat też wiele powiedzieć. Nas interesują drogi, a więc to, na co przeznaczamy te pieniądze. Według mnie traktujemy to trochę po macoszemu, bo nie planuje się przy budowie dróg chodników, które w znaczny sposób chronią tego pieszego, nie mówiąc już o barierach ochronnych i o innych tego typu rzeczach.

I na koniec chciałbym panu ministrowi zadać jeszcze trzy takie szczegółowe pytania.

Szanowny Panie Ministrze, z mojej inicjatywy zebraliśmy podpisy ponad czterdziestu parlamentarzystów i to z różnych opcji politycznych pod taką oto petycją. Tym parlamentarzystom szczególnie na sercu leży droga S12, łącząca Piotrków Trybunalski z Lublinem, prowadząca przez Opoczno, Przysuchę, Radom, Puławy. Jest to naturalne przedłużenie szlaku drogowego S8 od granic państwa, przez Wrocław i Lublin, do wschodniej granicy, do Kijowa i Lwowa. W rozporządzeniu obecnie obowiązującym z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych ta trasa S12 na odcinku od Piotrkowa Trybunalskiego, przez Radom, Puławy, Lublin, do granicy państwa jest wymieniana jako element docelowy sieci dróg ekspresowych w Polsce. Niestety, zapis ten nie znajduje odzwierciedlenia w konkretnych dokumentach realizacyjnych przygotowanych jeszcze przez poprzednią ekipę rządową.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Panie Senatorze, mam prośbę, żeby pan…

Senator Andrzej Łuczycki:

Już kończę.

W harmonogramie budowy autostrad i dróg ekspresowych na 2007–2013 ta droga nie jest wymieniona. I chciałbym usłyszeć, jakie są plany resortu co do tej drogi.

I dwie ostatnie sprawy, Panie Ministrze, dotyczą przeznaczenia środków na modernizację linii kolejowej nr 8 między Warszawą, przez Radom, a Kielcami. I chciałbym też trochę więcej usłyszeć na ten temat.

Trzecia kwestia, Panie Przewodniczący, o której muszę też wspomnieć mimo braku czasu, dotyczy radomskiego lotniska. Szanowni Państwo, wiecie, że w Radomiu organizowany jest od wielu lat z dużym sukcesem Air Show właśnie na tym lotnisku. I wiecie państwo również, a jeżeli nie, to informuję uprzejmie, że Radom jako miasto wygrał organizację mistrzostw świata w akrobatyce samolotowej, wygrał między innymi z Los Angeles. I mają być one organizowane właśnie na tym lotnisku. Pytanie jest takie: czy resort, mając świadomość takich zadań, jakie stoją przed tym lotniskiem, myśli o dofinansowaniu jego infrastruktury? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, jak państwo widzicie, drogi i transport to jest bardzo ważna sprawa i bardzo szeroka.

Panie Ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Dziękuję bardzo.

Pragnę panu senatorowi Łuczyckiemu bardzo podziękować za zamiar przeprowadzenia debaty na forum Senatu na tematy drogowe. Chcę powiedzieć, że pan mini-

ster Polaczek jest właśnie pierwszym od piętnastu lat ministrem transportu, który zdecydował się wesprzeć pomysł przeprowadzania takiej debaty na forum parlamentu i nie dalej jak dwa dni temu taka debata rozpoczęła się, bo ona będzie się toczyć niewątpliwie na forum publicznym i będziemy wszyscy w niej uczestniczyć.

Dlaczego nie mówimy o wizji? – pan senator taki postawił nam zarzut. Dlatego przede wszystkim, że byliśmy informowani o harmonogramie pracy Wysokiej Izby i trudno było przewidzieć, że będzie w ogóle taka możliwość, a bardzo chętnie stawilibyśmy się w większym gronie i wzięlibyśmy udział, odpowiadając na pytania i przedstawiając rozwinięcia poszczególnych zagadnień. Może będzie do tego okazja.

Chcę powiedzieć w największym skrócie, że obecny minister transportu i budownictwa podziela w pełni diagnozę zawartą w raporcie NIK, przyjmuje ją jako swoją, jako wytyczne do konstrukcji planów resortu we wszystkich aspektach, jakich dotyczy raport NIK. To jest przeogromne zadanie, plany transportu są opracowywane, będą konsolidowane w połowie roku. Pojawią się dokumenty, takie jak polityka transportowa do roku 2005, strategia rozwoju transportu na lata 2007–2013. Będziemy używać też metodyki wieloletniego planowania inwestycyjnego w okresach nie krótszych niż pięć lat. To wszystko pozwoli mówić konkretnie o wizji, o którą pan senator – i słusznie – apeluje. W imieniu resortu proszę jeszcze o odrobinę cierpliwości, mniej więcej za pół roku chętnie skorzystamy z każdego zaproszenia, żeby mówić o tej wizji w sposób bardziej kompletny.

O tej wizji mówić jest trudno również dlatego, że w tej chwili, jak paniom i panom senatorom wiadomo, decyduje się sprawa proporcji podziału środków unijnych na okres 2007–2013. Jest tworzony dokument o nazwie „Narodowe strategiczne ramy odniesienia", który ustabilizuje podstawowe kwoty środków, jakie będziemy mogli przeznaczyć na poszczególne programy operacyjne w kraju.

Jednym z tych programów jest program operacyjny „Infrastruktura rozwoju". I w nim jest mowa zarówno o infrastrukturze drogowej, kolejowej, jak i o środowisku. Mamy jeszcze ogromny dylemat, który obszar i ile środków będzie miał do swojej dyspozycji. Działając odpowiedzialnie, nie sposób przystąpić do wieloletniego planowania, jeżeli ta kwestia nie zostanie rozwiązana. Rząd przewiduje – ta kwestia jest również negocjowana z Komisją Europejską, to będzie bowiem dokument uzgodniony z Komisją Europejską – że te prace potrwają jeszcze parę miesięcy. Punkt, w którym jesteśmy, jest punktem wyjścia.

Kolejna sprawa. Padł konkretny zarzut, że nie przedstawiliśmy planu finansowo-rzeczowego Krajowego Funduszu Drogowego. Rzeczywiście mogę tylko nad tym ubolewać, ale nie było to możliwe z tego względu, że dopiero 18 stycznia Rada Ministrów przyjęła stosowne rozporządzenie, które ustala ten program. Notabene, to jeszcze nie zostało opublikowane. Mogę obiecać, że oczywiście dostarczymy ten program, może z jakimś komentarzem, Wysokiej Izbie i poszczególnym zainteresowanym komisjom.

Mówiąc o programie, od razu chcę powiedzieć, że ja wcześniej, charakteryzując wydatki części 39, wspomniałem, że owszem, obserwujemy w tym roku ubytek z tego źródła budżetowego związanego z akcyzą paliwową, ale natychmiast dodałem, że zwiększony wysiłek finansowy Krajowego Funduszu Drogowego pozwala przywrócić, a nawet wydaje się, że przekroczyć poziom globalny finansowania wydatków majątkowych, inwestycyjnych, w szczególności w bieżącym roku. Jeżeli będzie na to zgoda, to jesteśmy przygotowani, aby w odpowiednim momencie w rozbiciu na poszczególne

źródła i nawet rodzaje wydatków przedstawić tabelę dotyczącą finansowania w tym zakresie na rok 2006.

Chcę powiedzieć, że to finansowanie w tym roku pozwoli osiągnąć efekty istotnie wyższe w wymiarze rzeczowym niż w roku ubiegłym. Oczywiście wiemy, że te liczby są żenująco niskie w stosunku do naszych oczekiwań, ale tutaj wspomnę, że te efekty to jest ponad 200 km autostrad, które zostaną oddane w tym roku do ruchu, dróg ekspresowych – ponad 40 km. Ale tym, na co chciałbym położyć największy nacisk, jest modernizacja aż 2 tysięcy km dróg z sieci krajowej. I za tym się też kryje częściowa odpowiedź na sugestie pana senatora dotyczące potrzeby zwrócenia uwagi na sprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Właśnie te odnowy obejmują także modernizacje związane z chodnikami, oznakowaniem, przejściami dla pieszych, przebudową skrzyżowań. Wydaje się, że ta grupa wydatków, gdzie progresja w ostatnich latach jest rosnąca, nie jest właśnie przypadkowa z tego też względu, że priorytetem w obszarze spraw drogowych jest kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Panie Senatorze, chciałbym przy tej okazji, ponieważ jest to taki priorytet, wspomnieć od razu, że 9 lutego zbierze się Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i będzie przyjmowany program wykonawczy do programu „Gambit 2000" przyjętego przez Radę Ministrów. To będzie program operacyjny na lata 2006–2007. Wydatki w ramach tego programu przewidywane są na kwotę 5 miliardów zł, z tego – mówię w tej chwili całkowicie z pamięci – około 1 miliarda zł będzie przeznaczone na działania związane z ochroną najbardziej wrażliwych uczestników ruchu drogowego, to jest pieszych i rowerzystów. Tak więc rysuje się to dosyć obiecująco.

Teraz może kilka zdań o tym Funduszu Kolejowym. Panie Senatorze, oczywiście, jeżeli już prowadzimy politykę zrównoważonego rozwoju, która leży u podstaw polityki transportowej Unii Europejskiej, to, niestety, takie działania, które każą dostrzec w praktyce istnienie kolei w naszym kraju, są niezbędne. Mówię o tym z pewnym dyskomfortem jako człowiek związany z sektorem drogowym, ale jednak ministerstwo, które w tym momencie mam honor reprezentować, jest ministerstwem całego transportu i nie możemy o tym zapominać.

Niedawno przyjęta ustawa o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego mówi, że tych środków, poczynając od roku następnego, będziemy mieli na cele tej infrastruktury o państwowym znaczeniu – tak to nieprecyzyjnie ujmijmy: drogowej i kolejowej – nie mniej niż 18%. Tak więc całkowicie jest to możliwe i liczymy, że wszystkie właściwe organy państwa, włączając w to parlament, wesprą tę politykę protransportową, i że w kolejnych latach to będzie rzeczywiście nie mniej niż 18%. Pozwoli nam to, i do tego projekt uchwały Sejmu nas zobowiązuje, żeby dojść do poziomu wydatków około 1% PKB. Myślę, że rząd bez wielkiego oporu dzięki tej zachęcie parlamentu przyjmie jako wytyczną i zobowiązanie do działania. W związku z tym bardzo prosiłbym panie i panów senatorów o patrzenie na sprawy infrastruktury drogowej w tym wieloletnim układzie. Wszystko to, co dzieje się w tym roku, było podejmowane cztery, pięć lat temu, najskromniej licząc. Tak więc ten wielki krążownik ma długi promień skrętu. Niemniej planujemy tę perspektywę w układzie wieloletnim, ale jeżeli ma być to zrobione realnie, nie możemy w dwa miesiące, blisko w trzy miesiące po utworzeniu rządu mówić o szczegółach strategii na dwadzieścia pięć lat, nie mając sprecyzowanych, tak jak wspomniałem, podstawowych źródeł finansowania w postaci środków

unijnych czy też dopiero co ustalonej kwestii tego odpisu z akcyzy paliwowej, bo to jest przecież nowa ustawa.

Jeżeli chodzi o rozporządzenie dotyczące egzaminowania kierowców, to krótko odpowiem. Ono było przez ministra transportu wprowadzane z taką determinacją, dlatego że wierzyliśmy mimo jego niedostatków – to jest chyba sto kilkadziesiąt stron tekstu rozporządzenia z załącznikami, oczywiście tego rodzaju akt nie może być doskonały – iż wpłynie on w znacznym stopniu na poziom kształcenia kierowców, potwierdzany egzaminem. Ten egzamin przestaje być próbą o charakterze teoretycznym na placu manewrowym, a staje się próbą w ruchu drogowym. Owszem, jesteśmy w okresie przeskoku, jeśli chodzi o poziom wymagań, ale to w ciągu, myślimy, cyklu szkolenia, czyli w ciągu paru miesięcy, w pełni się wyrówna i przyniesie te efekty, o które nam chodzi, czyli efekty w postaci poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Problem z młodymi kierowcami jest problemem podstawowym, jeśli chodzi o przyczynę wypadków. Panie Senatorze, podzielając pana troskę właśnie w tym zakresie, proszę przyjąć moje wyjaśnienia jako wyjaśnienie intencji ministra transportu. Wszystkie pana uwagi były szczegółowo nawet przeze mnie analizowane i stosowne wnioski są wyciągane. Dziękujemy za te uwagi.

Jeżeli chodzi o kwestie szczegółowe, czyli o drogę S12, i jeżeli będzie zgoda na to, to pan dyrektor Rolla, reprezentujący Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, mógłby powiedzieć o szczegółach w tym zakresie. Ale ja tylko powiem, może to wystarczy, że zacytowane przez pana senatora rozporządzenie rzeczywiście jest rozporządzeniem, powiedzmy, o charakterze kierunkowym. Tak jak pan senator wspomniał, ono pokazuje te miejsca na mapie Polski, które mają kiedyś, w jakiejś perspektywie być połączone drogami ekspresowymi i autostradami. I to rozporządzenie nie znaczy nic więcej, ono nie wyznacza tego horyzontu czasowego. W związku z tym muszę powiedzieć, że ja od dawna mam wątpliwości, na ile ono jest w istocie potrzebne, bo ono coś sugeruje, ale niczego nie rozwiązuje. Zatem przyjmuję za całkowicie słuszną, uzasadnioną uwagę pana senatora, że właśnie jest ta kreska na mapie, a nie ma planu. To tak trochę jest. Te plany będą stopniowo konkretyzowane w związku z tymi pracami, o których mówiłem.

Jeżeli mówimy już o ogłoszonych priorytetach rządu pana premiera Kazimierza Marcinkiewicza, to ich może być kilka, co nie oznacza, że poszczególne drogi ekspresowe są poza polem widzenia ministra transportu i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Należy na to patrzeć w tych właściwych proporcjach.

Czy mogę prosić o dwie minuty dla pana dyrektora?

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Ale tylko dwie, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Na temat tej konkretnej drogi.
Bardzo dziękuję.
Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:

Dziękuję bardzo za udzielenie głosu.
Panie Przewodniczący! Państwo Senatorowie!
Jeżeli chodzi o drogę S12, to rzeczywiście ona nie znalazła się na razie w priorytetach rządu pana premiera Marcinkiewicza do roku 2013. W naszych planach jest ona przewidywana po roku 2013, tym niemniej na tej drodze wykonujemy wiele zadań inwestycyjnych i w tym roku rozpocznie się na przykład budowa obwodnicy w Puławach nowym mostem na Wiśle, która jest już na ciągu przyszłej drogi ekspresowej. Podobnie wcześniej wykonana została obwodnica… zmodernizowana droga od Piasków w stronę Chełma do granicy, obwodnica Okóp oddana w końcu ubiegłego roku. Tak więc jest wiele punktowych inwestycji, które realizujemy na tej trasie. Ta trasa stopniowo jest przystosowywana do przyszłych parametrów drogi ekspresowej. To tyle, dziękuję.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Czy jeszcze było jakieś pytanie do pana ministra?
(*Głos z sali*: Tak.)

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Tak, dotyczące kolei. Jeżeli wolno, to proponowałbym w tym samym trybie o krótką wypowiedź pana Grzegorza Jagielskiego, dyrektora Biura Finansowania Infrastruktury w PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Finansowania Infrastruktury
w Polskich Kolejach Państwowych – Polskie Linie Kolejowe SA
Grzegorz Jagielski:

Linia nr 8 na odcinku Warszawa – Radom – Kielce jest przewidziana do modernizacji w najbliższym czasie. Na 2006 i 2007 r. przewidujemy wydatkować 15 milionów zł na opracowanie dokumentacji dla modernizacji tej linii. Z tego gros środków pochodzi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego „Transport". Sama modernizacja jest również przewidywana z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Tak więc ona jest w najbliższych planach przewidziana do modernizacji.
(*Głos z sali*: Terminal drugi na Okęciu.)

A to też jest w trakcie przygotowania. Tak, tak, terminal też jest w trakcie realizacji. Już można przyjąć, że w przygotowaniach jest cała dokumentacja. To będzie realizowane jeszcze wcześniej.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Owczarek jeszcze chciał zadać pytanie.

Senator Andrzej Owczarek:

Panie Ministrze, czy mógłby pan wymienić priorytety ministerstwa w zakresie dróg ekspresowych?

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Panie Ministrze, może jeszcze chwileczkę, pan senator Szmit chciał również zadać pytanie.

Senator Jerzy Szmit:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!
Chciałbym się upomnieć o dwie inwestycje z zakresu transportu. Jedna to jest droga nr 16. Może się zmieści w tej odpowiedzi na pytanie, które zadał pan senator Owczarek. Druga to lotnisko w Szymanach, Międzynarodowy Port Lotniczy Szczytno-Szymany. Zwracam się o pamiętanie o tej niezwykle istotnej inwestycji dla transportu Warmii i Mazur. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Panie Ministrze, proszę o odpowiedź na te pytania dotyczące dróg, bo to o lotnisku to tylko deklaracja.
Proszę włączyć mikrofon.

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Przepraszam.
Pan senator Łuczycki też zadał pytanie dotyczące lotniska. Chcę generalnie powiedzieć, że w odniesieniu do lotnisk minister transportu i budownictwa nie posiada kompetencji zasadniczych. Pewne pośrednie kompetencje wiążą się, krótko mówiąc, z instrumentarium dotyczącym wyposażenia lotnisk. W obszarze zadań związanych z Schengen minister ma pewną rolę w tym zakresie. Niemniej można powiedzieć, że minister podejmuje czy wspiera opracowanie programu rozwoju sieci lotnisk i lotni-

czych urządzeń naziemnych. Taki program zostanie przygotowany w tym roku, ale jest to zadanie dotyczące całej administracji państwowej. To tyle co do lotnisk.

Priorytety drogowe w zakresie dróg ekspresowych rządu pana premiera Kazimierza Marcinkiewicza to jest budowa autostrady A1 z terminem jej oddania do 2010 r., czyli jest to program niebywale napięty i traktujemy to jako bardzo wielkie wyzwanie związane ze stopniem przygotowania niektórych odcinków do realizacji i z problemem finansowania, bo o kilka lat skracamy przewidywany cykl realizacji tej inwestycji. To oznacza niezwykłe napięcie, to jest prawdziwy priorytet. Mimo świadomości tych trudności rząd pana premiera przy jego osobistym zaangażowaniu podejmuje się jego realizacji. Oczywiście kontynuujemy budowę ciągów autostrad A2 i A4. To, że to jest również priorytet, potwierdzi się na obu ciągach w roku 2006. Na autostradzie A2 będzie oddany do użytkowania odcinek ponad 105 km na trasie Konin – Stryków. Na autostradzie A4 będzie ukończona modernizacja mniej więcej 90 km odcinka na trasie Legnica – Wrocław oraz odcinek Olszyna – Golnice, to jest odcinek S18 do granicy.

Kolejnym priorytetem jest budowa drogi ekspresowej S3 na większości trasy z północy na południe Polski, czyli Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica. Poza horyzontem 2013 r. pozostaje odcinek do Lubawki, który być może w miarę możliwości będziemy starali się zaplanować, bo to nie ten rząd już będzie przygotowywać do realizacji jako konstrukcję docelową, ekspresową, dwujezdniową, ale na początek będzie planowany rozwój od jednej jezdni.

Priorytetem całkowicie nowego rodzaju jest droga ekspresowa, cały ciąg S8–S19: Suwałki – Białystok – Lublin – Rzeszów z możliwością poprowadzenia dalej na południe, do granicy. Mówię o tym jako o priorytecie nowego rodzaju, dlatego że przygotowanie tej drogi ekspresowej zaczyna się od zera. Na tym odcinku tej drogi ekspresowej jest w tej chwili realizowana – myślę tutaj w szczególności o odcinku południowym – jedyna obwodnica Międzyrzeca. Tak więc to pokazuje skalę problemu. Przy realizacji tego priorytetu rządu najprawdopodobniej – w każdym razie dążymy do tego – zostanie zastosowany nowy model organizacyjny prowadzenia tego rodzaju inwestycji, model podmiotu specjalnego przeznaczenia. A w tej chwili już w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jest ten projekt traktowany na zasadach menedżerskich, jest osoba na stanowisku *project manager*, która będzie odpowiedzialna w kształtującym się pionie inwestycyjnym generalnie za kompleksowe przygotowanie tego projektu.

Kolejnym priorytetem, który rząd ujawnił, są prace związane z drogą ekspresową S8 Wrocław – Łódź – Warszawa. To jest oczywiście etap rozpoczęcia prac przygotowawczych.

Powiedziałem o pięciu priorytetach, w tym jeden jest podwójny, jako że to jest kontynuacja budowy ciągów autostrad A2 i A4. Jeżeli mają to być priorytety, tak jak powiedziałem, to nie może być ich więcej. Natomiast rząd podejmuje bardzo złożony wysiłek, dotyczący wielu resortów, systemowego wsparcia dla inwestycji liniowych, co powinno się przełożyć na usprawnienie procesu inwestowania. I w tym upatrujemy, nie mówiąc o tym jako o priorytecie w sensie rzeczowym, superpriorytetu rządu pana premiera Kazimierza Marcinkiewicza. Bardzo to podkreślam, bo być może w tym są ukryte efekty nie mniejsze niż efekty wynikające z priorytetów, o których powiedziałem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję, Panie Ministrze.
Czy ktoś z państwa senatorów się zgłasza? Nie.
Dziękuję bardzo.
(*Senator Andrzej Łuczycki*: Jeszcze chciałbym zadać pytanie, Panie Przewodniczący.)
Ale już nie pytanie szczegółowe, Panie Senatorze. Szczegółowe pytanie proszę zadać w przerwie.
Bardzo proszę.

Senator Andrzej Łuczycki:

Chodzi mi o szlak komunikacyjny S74. Jakie macie państwo plany na te lata?

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Panie Senatorze, bo zawali nam się cały plan.
(*Głos z sali*: Jesteśmy gotowi do odpowiedzi.)
Trzydzieści sekund, Panie Dyrektorze.

Dyrektor Biura Studiów
w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Marek Rolla:

Spróbuję odpowiedzieć na zadane pytania. Jeśli chodzi o drogę S74, to oczywiście w tym zakresie sprawy są przygotowane, niemniej jednak nie jest to priorytet, tak jak wspomniał pan minister Stomma. Pewne zadania na tym kierunku będą realizowane w układzie punktowym. Chodzi o niektóre obwodnice planowane w przypadku tej drogi, takie jak obwodnica Wąchocka, obwodnica Parszowa, obwodnica Opatowa. Te zadania będą realizowane. Natomiast cały ciąg drogi będzie zrealizowany dopiero po roku 2013. Podobnie sprawa wygląda z drogą nr 16, o którą wcześniej pytał pan senator. Również mamy program przebudowy tej drogi. Wykonane zostały wyloty w kierunku Ostródy z Olsztyna. Chcemy kontynuować również modernizację w kierunku wschodnim. Jest duży problem, jeśli chodzi o odcinek między Mrągowem a Ełkiem. Odcinek ten wymaga generalnej przebudowy, bo istniejąca droga nie nadaje się do modernizacji. Tam musimy ją poprowadzić przez nowy teren. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Dziękuję panu ministrowi i dziękuję wszystkim osobom towarzyszącym, bo pan minister Styczeń się na nas obrazi. Dziękuję bardzo.
Przechodzimy do części 18 „Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa” i części 21 „Gospodarka morska”.
Proszę pana ministra Stycznia o zwarte przedstawienie tej części budżetu, a potem poproszę pana senatora Berenta.

Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Styczeń:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Są tu ze mną główny geodeta kraju, zastępca prezesa Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego oraz dyrektor departamentu finansowania. W możliwie syntetyczny sposób przedstawię państwu ustawę budżetową od strony dochodów i od strony wydatków w takim kształcie, w jakim została przyjęta w Sejmie.

Szanowni Państwo, jeżeli spojrzymy na całość części 18, to zobaczymy wyraźnie, że ta część budżetu jest klasycznym potwierdzeniem roli państwa jako inicjatora, ewentualnie moderatora niektórych procesów związanych z budownictwem, a w szczególności budownictwem mieszkaniowym. W żaden sposób nie można mówić o państwie, które za pomocą środków w takiej wielkości oraz tak rozdysponowanych co do poszczególnych działów i rozdziałów reguluje lub wykonuje budownictwo mieszkaniowe jako takie. Z drugiej strony mamy do czynienia – to też jest uwaga ogólna – w ramach tego budżetu ze spłatą tak zwanych wydatków sztywnych, które stanowią około 50% wielkości całości budżetu w części 18.

Teraz szczegóły w ujęciu syntetycznym. Plan dochodów wynosi 155 milionów 409 tysięcy zł. Kwota ta pochodzi ze zwrotów nominalnych umorzeń kredytów mieszkaniowych, w związku z tym, że spółdzielcy przekształcają spółdzielcze lokatorskie prawo do lokalu na prawo własnościowe, oraz ze spłat zadłużenia z tytułu przejściowego wykupienia odsetek od kredytów mieszkaniowych. W całości jest to kwota – tak jak powiedziałem – 155 milionów 409 tysięcy zł.

Wydatki. Plan wydatków w kształcie, który został przedstawiony, obejmuje kwotę 1 miliarda 70 milionów 70 tysięcy zł, a więc kwotę mniejszą niż kwota przyjęta w planie na rok 2005. W dziale 700 „Gospodarka mieszkaniowa" przewidzieliśmy 1 miliard 15 milionów 224 tysiące zł, w dziale 710 „Działalność usługowa" – 31 milionów 310 tysięcy zł, i w dziale 750 „Administracja publiczna" – 23 miliony 469 tysięcy zł.

Szanowni Państwo, istotnymi pozycjami z punku widzenia informacji dla państwa, dotyczącymi wydatków działu 700, będą przede wszystkim pozycje związane – jak już powiedziałem – z pewnym inicjowaniem, wspomaganiem rynku mieszkaniowego jako takiego. I tak, jeśli chodzi o Krajowy Fundusz Mieszkaniowy, to jest tu kwota 353 milionów zł. W przypadku Funduszu Termomodernizacji – który jest funduszem bardzo szczegółowym i szczególnym co do sposobu jego wydatkowania – jest 100 milionów zł. Jeśli chodzi o Fundusz Dopłat, do którego za chwilę jeszcze raz się odniosę, to jest 30 milionów zł. Wydatki na pozostałą działalność, na gospodarkę gruntami i nieruchomościami wynoszą 2 miliony 223 tysiące zł. Na zapewnienie funkcjonowania Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego przewidywanych jest 12 milionów 545 tysięcy zł oraz na zapewnienie funkcjonowania Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii – 9 milionów 634 tysiące zł.

Szanowni Państwo, pozostałe kwoty nie są tak istotne z punktu widzenia kształtu całego budżetu, ale chcemy państwu wskazać pewną słabość, którą na wniosek jednego z posłów był łaskaw, że tak powiem, zaimplementować do ustawy budżetowej Sejm. Mianowicie zmniejszono nam środki w ramach Funduszu Dopłat z 40 milionów zł do 30 milionów zł – o 10 milionów zł – i przeznaczono je na rezerwę

celową: finansowanie prac przygotowawczych pod budowę drogi ekspresowej S8 na odcinku Łódź – Sieradz. Z całą mocą, na jaką mogę sobie w tym gronie pozwolić, chciałbym zaprotestować przeciwko takiemu kształtowaniu budżetu w części 18 ze względu na to, że Fundusz Dopłat akurat w tej wielkości – 40 milionów zł – był przeznaczony na realizację ustawy o finansowym wsparciu tworzenia w latach 2004–2006 lokali socjalnych, noclegowni i domów dla bezdomnych. Przykład tej zimy i tej aury potwierdza z całą rozciągłością – nawet powiedziałbym, w celu podkreślenia ważności dla nas tej sprawy: z całą dramatycznością – konieczność zachowania kwoty 40 milionów zł. W przyjacielskiej rozmowie z panem ministrem Stommą uzgodniliśmy przed wejściem na salę, że te 10 tysięcy zł tak naprawdę…

(*Głos z sali*: 10 milionów zł.)

…10 milionów zł, przepraszam, w tym roku na część związaną z drogami nie będzie potrzebne. Dlatego upominam się, abyście państwo mogli wesprzeć odpowiednim działaniem to, aby poprawkę w tej kwestii uczynić możliwie skuteczną.

Tyle tytułem syntetycznego potraktowania części 18. Jeżeli chodzi o pytania szczegółowe, to osoby, które wymieniłem wcześniej, oczekują na nie od państwa, ja również.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Pan senator Berent jako sprawozdawca. Opinie, krótkie komentarze, pytania.

Senator Przemysław Berent:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Dziękuję bardzo panu ministrowi za syntetykę w przedstawieniu tego materiału. Cóż można powiedzieć o budżecie dotyczącym budownictwa? Na pewno jest on niezadowalający. Z pewnością oczekiwania i potrzeby w zakresie budownictwa są znacznie większe i nad tym chyba nie trzeba się specjalnie rozwodzić, bo od lat jest to dziedzina, która, mimo pewnych perspektyw rozwojowych, jest niedofinansowana, a z którą nasze społeczeństwo wiąże wielkie nadzieje, jak dotychczas – niespełnione.

Bardzo krótko chciałbym poruszyć kilka spraw. Może nawiążę od razu do sprawy Funduszu Dopłat, o którym wspomniał pan minister, i przesunięcia 10 milionów zł z tego funduszu. Trzeba powiedzieć, proszę państwa, że Fundusz Dopłat może zostać wzbogacony, ponieważ komisja sejmowa przyjęła poprawkę dotyczącą przesunięcia 20 milionów zł do Funduszu Dopłat, a także jest pewna koncepcja dotycząca tego, aby ze środków funduszu hipotecznego przenieść około 65 milionów zł na rzecz Funduszu Dopłat, czyli właśnie na pilotażowy program budowy mieszkań socjalnych i schronisk dla osób bezdomnych. I chciałbym prosić pana ministra, żeby się do tej koncepcji, do tej poprawki za chwilę ustosunkował.

Kolejna sprawa. Myślę, że warto chwilę porozmawiać o strategii czy też przygotowaniu rozwiązania systemowego, które niewątpliwie jest niezbędne, dotyczącego koncepcji towarzystw budownictwa społecznego, czyli tebeesów. Przedstawiciele ministerstwa, resortu twierdzą, że sama idea tebeesów trochę się wyczerpała, nie przyniosła oczekiwanych efektów. Zbyt mało oddawanych jest co roku mieszkań w stosunku do planów i potrzeb, zbyt wysoki jest koszt mieszkań oddawanych do użytku. Okazuje

się, że zaledwie 3% gmin chce tworzyć nowe tebeesy. Poza tym idea przyjęcia tego rodzaju rozwiązania miała na celu pomoc ludziom, których nie stać nawet na zakup mieszkania na kredyt. Okazuje się jednak, że ta oferta skierowana jest obecnie w zasadzie do ludzi zarabiających nie najgorzej, bo inaczej nie mogliby sobie pozwolić na kupno mieszkania poprzez zawarcie umowy z tebeesem. Tak więc jaka jest koncepcja? Co roku w budżecie przeznaczane są dość duże środki na fundusz, z którego finansowane są tebeesy, a potem te pieniądze bardzo często są przesuwane na różne inne cele.

I ostatnie pytanie. Prosiłbym, żeby pan minister zechciał przybliżyć ideę Habitatu, programu ONZ, w którym uczestniczy również Polska. Dotyczy to budowy osiedli mieszkaniowych. Na ile Polska może z tego programu skorzystać, bo również ponosi w związku z tym koszty?

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Bardzo proszę, Panie Ministrze, lub proszę osobę przez pana wyznaczoną.

Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Styczeń:

Najpierw sprawa poprawki dotyczącej Funduszu Dopłat. Oczywiście z wielką radością przyjęlibyśmy poprawkę, skutecznie zaakceptowaną ostatecznie przez parlament, dotyczącą przesunięcia kwoty 20 milionów zł. Jeżeli tak się stanie, będziemy bardzo zadowoleni. Fundusz Dopłat w tym kształcie, czyli łącznie, rozumiem, w kwocie 50 milionów zł, na pewno istotnie wspomógłby realizację ustawy o finansowym wsparciu tworzenia noclegowni, lokali socjalnych. Nie ulega wątpliwości, że takie podejście będziemy wspierać i oczekujemy na ostateczny skutek.

Chciałbym jeszcze panu senatorowi odpowiedzieć na pytanie dotyczące funduszu hipotecznego. Środki tego funduszu nie są przeznaczone – co do zamysłu – przez Ministerstwo Transportu i Budownictwa na dopłatę do Funduszu Dopłat w rozumieniu ustawy o lokalach socjalnych, lecz są przeznaczone na realizację ustawy o finansowym wsparciu rodzin w nabywaniu własnego mieszkania, której projekt ma być przedstawiony w dniu 31 stycznia na posiedzeniu Rady Ministrów, ale generalnie co do zasady całość Funduszu Dopłat będzie spełniała swoją funkcję inicjującą, wspierającą, wspomagającą budownictwo jako takie.

Jeżeli chodzi o realizację ustawy, która kończy swój żywot w 2006 r., to kwota 50 milionów zł pozwoli, przy odrzuceniu niektórych istotnie słabych wniosków gmin składanych do ministerstwa, takie wsparcie uzyskać i pozwoli na zrealizowanie prawie w całości zobowiązań wynikających z tej ustawy. Istotniejsze jest dla nas pobudzenie rynku mieszkaniowego w zakresie realizacji założenia: mieszkanie na własnym czy też rodzina na własnym, po to, żeby nadać prędkości realizacji tej ustawy w roku 2006 i następnie konsumować w kolejnych latach korzyści wynikające z w miarę stabilnego rynku mieszkaniowego opartego na kredycie hipotecznym. W związku z tym, jeszcze raz powtarzam, fundusz hipoteczny co do zamysłu jest przeznaczony – po jego odpowiednim przekształceniu i skierowaniu środków do Funduszu Dopłat – na realizację nowej ustawy, nad którą już w tej chwili się proceduje.

Jeżeli chodzi o tebeesy, to nie ulega wątpliwości, że nowa ustawa – ale nie tylko – po części wiąże się ściśle z zagospodarowaniem rynku popytowego – w decylach dochodowych społeczeństwa – w zakresie korzystania z tebeesów jako dostawców mieszań czynszowych, czyli mieszkań na wynajem. Nie ulega też wątpliwości, że tebeesy co do skali budownictwa nie nasyciły potrzeb budownictwa w Polsce, jak również nie dotarły do tego rodzaju grup popytowych, które były w zamyśle twórców ustawy o wspieraniu tego typu budownictwa czy później w zamyśle parlamentu.

Dlatego uznaliśmy, że z jednej strony formuła tebeesów musi być formułą konkurencyjną, umożliwiającą konkurowanie na rynku w zakresie poszczególnych grup popytowych, a z drugiej strony formuła ta na tyle się wyczerpała, jeśli chodzi o dotarcie do istotnych z punktu widzenia polityki społecznej państwa grup popytowych, że należy, dotując budownictwo tebeesów, bo są regiony kraju, które silnie oparły pomyślność mieszkaniową poszczególnych grup społecznych w gminach na tebeesach, dotując w wystarczającym stopniu te grupy społeczne, stopniowo wygaszać nie tylko popyt, ale przede wszystkim podaż związaną z funkcjonowanie tebeesów. Nie można tej formy działalności przeciąć, to byłoby daleko idące i szkodliwe, a poza tym w okresie przejściowym tworzenia nowego programu mieszkaniowego mielibyśmy do czynienia z pewnego typu zapaścią segmentową w budownictwie, której nie udałoby się usunąć wstosunkowo krótkim czasie, bo procesy w budownictwie są zbyt długotrwałe. Wobec tego wygaszanie jest właściwym procesem, znacznie właściwszym od tego, który byłby związany na przykład z przesunięciem całości tych środków na ustawę o budownictwie socjalnym w nowym kształcie, nie pilotażową, którą teraz się zajmujemy.

Ostatnie pytanie dotyczyło Habitatu. Jeśli chodzi o Habitat, proszę państwa, to pod tym pojęciem kryją się różnego typu działania. Na przykład mamy do czynienia z Sekretariatem ONZ, który przede wszystkim zajmuje się – byłem ostatnio na takim spotkaniu – gospodarką przestrzenną, planowaniem przestrzennym, pewnym umiejscawianiem przestrzeni jako swego rodzaju dobra wspólnego i sposobem wykorzystania tej przestrzeni. Mamy również do czynienia z Habitatem, o którym pan senator wspomniał, ale on nie jest w tej chwili w zasięgu jakiegokolwiek funduszu, czyli oddziaływania ministerstwa, stąd nasza wiedza o funkcjonowaniu tego typu budownictwa jest silnie ograniczona. I muszę z całą prawdomównością z mojej strony przyznać, że tej kwestii jako istotnej z punktu widzenia mieszkalnictwa w Polsce nie rozpatrywaliśmy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Dziękuję za prawdomówność, Panie Ministrze.

Czy ktoś z państwa senatorów ma jeszcze pytanie? Nie.

Panie Ministrze, jeśli chodzi o kwestię ewentualnej poprawki, to będzie ona przygotowywana na poniedziałkową sesję.

Dziękuję panu ministrowi i dziękuję wszystkim osobom towarzyszącym panu ministrowi.

Jeżeli państwo pozwolicie, ponieważ jest już na sali pani prezes UKE, pani minister Strężyńska, która ma przedstawić króciuteńki budżet, to szybko wysłuchamy pani prezes i przejdziemy do dwóch części, które przedstawi pan minister.

Bardzo proszę, Pani Prezes.

Pełniąca Obowiązki Prezesa
Urzędu Komunikacji Elektronicznej
Anna Streżyńska:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Dwa zdania na temat wykonania budżetu Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty. Wpływy tego budżetu za 2005 r. wyniosły 623 miliony zł przy planowanych 207 milionach zł. Wydatki wyniosły 75 milionów zł. Większość wpływów do budżetu pochodzi z opłat, w szczególności z tytułu sprzedaży częstotliwości. Na mocy ustawy medialnej urząd zmienił nazwę na: Urząd Komunikacji Elektronicznej i otrzymał nowe zadania związane z mediami cyfrowymi.

Przedłożenie rządowe przewiduje w budżecie UKE kwotę na wynagrodzenia wraz z pochodnymi w wysokości ponad 34 milionów zł, kwotę prawie 33 milionów zł na wydatki bieżące i kwotę 12,5 milionów zł na wydatki inwestycyjne. Łącznie kwota w części 76 w przedłożeniu rządowym wynosiła 80,5 miliona zł. Wydatki majątkowe UKE zmniejszono w pracach sejmowych o kwotę 10 milionów zł, którą przeniesiono do części 9 „Krajowa Rada Radiofonii i Telewizji". Wydatki inwestycyjne UKE, z których owa kwota 10 milionów zł byłaby odjęta, składają się z kilku istotnych pozycji. 8 milionów zł przeznaczono na zakup ruchomych stacji kontrolno-pomiarowych dla oddziałów okręgowych urzędu. Ten zakup był rozpoczęty w roku 2004. Zakupiono jedenaście stacji, pozostałych pięć miało zostać sfinansowanych z owych 8 milionów zł, z wydatków inwestycyjnych na 2006 r.

Umowa na dostawy ruchomych stacji pomiarowych jest tak skonstruowana, że możemy zrezygnować z zakupu ostatnich pięciu sztuk samochodów w tym roku, jeżeli nie będzie środków finansowych w budżecie urzędu, i zrealizować tę umowę w następnych latach. Tak więc jest to kwota, z której w tym roku możemy zrezygnować. Jednakże pozostałe wydatki inwestycyjne w dużej mierze są związane z nowymi zadaniami. Chodzi przede wszystkim o urządzenia do radionamierzania w zakresie bezpieczeństwa wykorzystania widma, jak również w pewnej części oprogramowanie i sprzęt informatyczny do bezpiecznej wymiany danych. Tak więc, konkludując, bardzo bym prosiła Wysoką Komisję o rozpatrzenie możliwości zmiany kwoty 10 milionów zł wynikającej z poprawki wniesionej przez Sejm na kwotę 8 milionów zł. To jest kwota, którą bezpiecznie możemy z tego budżetu stracić. Jeżeli jest to możliwe, to bardzo bym prosiła o przychylenie się do naszej prośby. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo, Pani Prezes.

Czy ktoś z państwa senatorów ma pytanie? Nie.

Pani Prezes, tak jak i poprzednio, chcę powiedzieć, że komisja wspólnie z panią minister Suchocką zasiądzie na poniedziałkowej sesji i ewentualnie taką poprawkę przygotuje, również w konsultacji z panią.

(*Pełniąca Obowiązki Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej Anna Streżyńska*: Dziękuję bardzo.)

Czy pani prezes chciałaby coś jeszcze do tego dodać?

(*Pełniąca Obowiązki Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej Anna Streżyńska*: Nie.)

Dziękuję pani bardzo.

Proszę państwa, przystępujemy do części 21 „Gospodarka morska".

Panie Ministrze, bardzo proszę o krótkie przedstawienie.

Mam prośbę, żeby nie odnosić się do budżetu na poziomie działów, ale przedstawić to w miarę syntetycznie.

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Dziękuję.

Przedstawię w największym skrócie. Dochody budżetowe są bez zmian w stosunku do tego, co wypracowały komisje sejmowe i przyjął Sejm. Proponuję przejść do wydatków.

Zaplanowano tu środki w wysokości 337 milionów 385 tysięcy zł. To jest poziom 110% w stosunku do ustawy budżetowej 2005 r. W wyniku prac Komisji Finansów Publicznych Sejmu wydatki, o których wspomniałem, zwiększono do kwoty 346 milionów 468 tysięcy zł, to jest o blisko 9 milionów zł, z przeznaczeniem na budowę falochronu w Kołobrzegu. A więc łączna kwota na to zadanie została zwiększona do 18 milionów 289 tysięcy zł, jako że jest to zadanie w trakcie realizacji i chodzi o utrzymanie tempa realizacji tego zadania.

Wydatki bieżące w tej grupie stanowią 250 milionów zł. Odpowiada to poziomowi 97,5% w stosunku do poprzedniej ustawy budżetowej. Wydatki inwestycyjne wynoszą ponad 90 milionów zł i są na poziomie około 180% w stosunku do zeszłorocznej ustawy. Inwestycje są realizowane przez urzędy morskie. Kwota na finansowanie inwestycji, po poprawkach, jest zaplanowana w wysokości ponad 60 milionów zł, w tym główne pozycje to: już wymieniona, rozbudowa wejścia do portu w Kołobrzegu, kontynuacja modernizacji toru wodnego Szczecin – Świnoujście, przebudowa falochronu w Gdyni, to jest kwota ponad 34 milionów zł, jest to zadanie współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, które jest istotne dla ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi, modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku – 10 milionów 757 tysięcy zł, to jest zadanie także współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Przyjmując formułę bardzo syntetycznej prezentacji, chciałbym wspomnieć tylko o dwóch programach inwestycyjnych wieloletnich. Pierwszym programem jest program dotyczący Służby SAR, czyli służby ratownictwa morskiego, a więc program wsparcia ratownictwa morskiego przewidziany na lata 2005–2009, przy czym w tym roku zaplanowano kwotę 15 milionów 497 tysięcy zł. Program przewiduje zadania dotyczące modernizacji i rozwoju systemu ratownictwa morskiego. Ma na celu zapewnienie utrzymania zdolności działania służb morskich. Wydatki są tu kierowane przede wszystkim na budowę statków ratowniczych i budowę bazy zwalczania zanieczyszczeń w Świnoujściu.

Drugim programem, o którym chciałbym wspomnieć, jest program – realizowany także przez urzędy morskie – ochrony brzegów morskich, ustanowiony na podstawie ustawy z marca 2003 r., przewidywany na lata 2004–2023. Chodzi o stabilizację

polskiej linii brzegowej, o zapobieganie zanikowi plaż. Na rok 2006 przewidywana jest kwota 26 milionów zł, to jest na poziomie zeszłorocznym. Mówię o dziale 900, w którym ten program się mieści. Podstawową kwotę stanowią wydatki bieżące. Prawie 12 milionów zł przeznaczono na wykonanie prac utrzymaniowych i usługowych związanych ze stabilizacją brzegu morskiego. Będą wykonywane zadania dotyczące wybrzeży Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej, Półwyspu Helskiego, to jest kwota blisko 5 milionów zł, i części brzegu morskiego graniczącego z otwartym morzem – kwota prawie 5,5 miliona zł. To tyle, jeżeli chodzi o wydatki bieżące.

Jeśli chodzi o wydatki inwestycyjne, to przewidziana jest tu kwota 14 milionów zł. Planowana jest modernizacja umocnień brzegowych w obrębie Oksywie-Mechelinki, odwodnienie klifu w pobliżu Władysławowa, Jastrzębiej Góry, modernizacja umocnień brzegowych w pobliżu miejscowości Łeba, Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Niechorze, Dziwnówek i kilku innych oraz modernizacja umocnień brzegowych koło Dźwirzyna.

Proponuję na tym moją relację zakończyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Pani senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk jako sprawozdawca, bardzo proszę.

Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Dziękuję, Panie Ministrze. Dobrze, że jest chociaż 10% więcej, choć co roku borykamy się z tym, że budżet na wszystko w dziedzinie gospodarki morskiej jest zbyt mały. Zakres jest oczywiście ogromny. Mamy świadomość, że zagadnienie mieści się w siedmiu ministerstwach, dlatego że gospodarka morska jest szerokim pojęciem. Natomiast chciałabym zwrócić uwagę na ważność tych spraw. Dziękuję za to, że są to programy wieloletnie, jeżeli chodzi o ochronę brzegów i Służbę SAR, i że i w tym przypadku są zabezpieczone środki.

Chciałabym jeszcze zadać zapytanie w kontekście SAR, bo oczywiście mamy podpisanych wiele umów i konwencji, które nakładają na nas obowiązek ratowania życia. SAR bowiem głównie służy ratowaniu życia i likwidacji rozlewisk. Mamy jeden holownik do likwidacji rozlewisk – Kapitan Poinc. Czy w ramach inwestycji dotyczących statków pierwszej kategorii mieści się podobny statek do likwidacji rozlewisk? Dobrze, że w ogóle są pieniądze na tego typu inwestycje, bo bez nich ani rusz, jeżeli chodzi o ratownictwo, a wiemy, że wypadkowość jest bardzo duża i życie ludzkie nie ma ceny. Zgodnie z konwencją powinniśmy mieć dwie takie jednostki. Czy to jest zakładane w przyszłości? Czy mieści się to w zakresie tych inwestycji? To jest jedno moje pytanie.

Drugie pytanie dotyczy gospodarstw pomocniczych. Czy rzeczywiście są one potrzebne? Czy tej gospodarki nie mogą prowadzić same kapitanaty portów i urzędy morskie? Czy w przyszłości mają one być likwidowane? Czy są podstawy, aby nadal one istniały? Czy rzeczywiście są one w ogóle potrzebne? To pytanie zadawane jest od ośmiu lat, przynajmniej było zadawane w czasie mojej bytności w Sejmie.

Trzecie pytanie. Chciałabym zapytać pana o program dotyczący pozamilitarnych przygotowań obronnych. Jakie przewidziane są zadania w programie pozamilitar-

nych przygotowań obronnych, na które są przewidziane środki w dziale 752 „Obrona narodowa”. Rozumiem, że dotyczy to placówki zagranicznej i cieszę się, że mamy na to środki, bo rzeczywiście musimy mieć swojego reprezentanta, żebyśmy mogli być na bieżąco.

Natomiast w dziale 750 „Administracja publiczna” w rozdziale „Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej” podane są kwoty wynagrodzeń wraz z pochodnymi. Chciałabym zapytać pana, czy dotyczą one departamentu, ministra czy wypłat dla szefa urzędu morskiego, bo tu jest to ogólnie ujęte. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie dla pięćdziesięciu jeden członków korpusu służby cywilnej wynosi 3 tysiące 900 zł, a dla jednej osoby zajmującej kierownicze stanowisko państwowe – 134 tysiące zł. Kto to jest? Chciałabym wiedzieć. Jest też mowa o czterech żołnierzach. Kim są ci czterej żołnierze, którzy otrzymują wynagrodzenia z MON, w przypadku których wynagrodzenie wynosi 6 tysięcy 208 zł? Chciałabym się dowiedzieć, jakie wykonują zadania.

O co jeszcze chciałam pana zapytać? O statek Kapitan Poinc już zapytałam. Pozwoli pan, że sięgnę do swoich notatek. Aha, na koniec chciałabym się dowiedzieć – jako że poprzednio w zakresie spraw gospodarki ministrem był pan Górski – czy teraz pan zastępuje byłego ministra, pana Górskiego, bądź kogoś innego. Kiedy ewentualnie będziemy wiedzieć, kto jest w zamian? Być może będą jakieś zmiany związane z tym stanowiskiem. Czy to prawda, że do zakresu spraw infrastruktury ma wrócić rybołówstwo, jako że ja się zajmowałam również rybołówstwem i słyszę, że mówi się o przeniesieniu spraw z zakresu rybołówstwa z ministerstwa rolnictwa do działu infrastruktury. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.
Niektóre pytania są bardzo szerokie.
Bardzo proszę, Panie Ministrze.
(*Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk*: Nie, są krótkie, bo są konkretne.)
Ale szeroka jest tematyka.

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Dziękuję bardzo.

Zacznę od ostatniej kwestii. Rzeczywiście od czasu, kiedy pan minister Górski, mniej więcej dwa miesiące temu, zakończył pełnienie swojej funkcji, obowiązki w tym zakresie sprawuje podsekretarz stanu do spraw kolejnictwa, pan profesor Chaberek, a więc rzeczywiście przyznaję się, że wiedzę mam nieco ograniczoną w szczegółowych kwestiach. Niemniej będę próbował odpowiedzieć. Kwestia mianowania podsekretarza do tych spraw, mogę powiedzieć, jest w obszarze bardzo aktualnych działań pana ministra Jerzego Polaczka i myślę, że w niedługim czasie będziemy mogli poinformować o rozwiązaniu tej sprawy.

Natomiast wydaje mi się, że czymś bardzo istotnym jest kwestia kategorii statków, o które pani senator zapytała. Mogę powiedzieć, że w tym roku blisko

13 milionów zł jest przeznaczonych na budowę statków ratowniczych pierwszej kategorii, związanych z ratowaniem życia ludzkiego. Nie umiem powiedzieć więcej, natomiast oczywiście, Pani Senator, traktuję te pytania jako zobowiązanie, żebyśmy…

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

…dostarczyli wyjaśnienia pisemne. Jeżeli by to mogło uratować sytuację, to proszę o uwzględnienie takiej koncepcji. Mogę jednak powiedzieć, że mam na biurku projekt utworzenia rachunku dochodów własnych… Przepraszam, w czym?

(*Głos z sali*: W SAR.)

…w SAR, gdzie hipotetyczne dochody własne mają być przeznaczone właśnie na te zadania, które nie mieszczą się w katalogu, o którym wspomniałem. Mogę powiedzieć, że służby morskie podejmują wysiłki, żeby w tej trudnej sytuacji znaleźć wszystkie środki, jakie tylko można sobie wyobrazić, więc to można przyjąć jako pozytywny sygnał, że jest pewna mobilizacja.

Sprawa wynagrodzeń. Te wynagrodzenia…

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Elżbieta Suchocka-Roguska*: To dotyczy ministerstwa.)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Przepraszam bardzo, pani minister Suchocka prosi o możliwość wypowiedzi.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Elżbieta Suchocka-Roguska:

Może wyręczę pana ministra, jeżeli chodzi o sprawy dotyczące administracji w odniesieniu do wszystkich części budżetowych. Problem polega na tym, że projekt ustawy budżetowej jest składany według części, które stanowią odpowiedniki działów administracji rządowej. W każdej części musi być zaplanowane funkcjonowanie ministerstwa, z uwzględnieniem jednej bądź dwu osób z kadry kierowniczej, czyli sekretarza bądź podsekretarza stanu, jeżeli jest to część wiodąca. Jest również planowany etat dla ministra i następnie są etaty dla pracowników merytorycznych zajmujących się daną dziedziną, a także dla pracowników obsługi, z tego względu, że jeżeli premier zdecyduje, że ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej nie będzie minister transportu i budownictwa, lecz na przykład minister rozwoju regionalnego, to wówczas ta część musi przejść z takim budżetem, który umożliwi funkcjonowanie. W związku z tym jest uwzględniona jedna tak zwana erka – 134 tysiące zł – jest jeden etat podsekretarza stanu, który jest przypisany…

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tak, to jest podsekretarz stanu i pracownicy. To są ci pracownicy, którzy merytorycznie się tym zajmują, plus prawdopodobnie uwzględniona jest część departamentu prawnego, księgowości i tak dalej. Tak jest generalnie i taki jest przyjęty układ we wszystkich częściach budżetowych.

(*Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk*: A jeśli chodzi o czterech żołnierzy…)

Do kwestii czterech żołnierzy to już pewnie pan minister się szczegółowo odniesie. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Krótko. Kwestia czterech żołnierzy. W każdej części jest uwzględniony dział 752 „Obrona narodowa". I jest ujęty horyzontalny program dotyczący pozamilitarnych przygotowań obronnych, na lata 2005–2010, realizowany także w tym roku. Szczegóły w trybie otwartym nie mogłyby być tutaj podane, ale wojsko to prowadzi i stąd ci czterej żołnierze, którzy utrzymują stosowną gotowość w tej części działań, koordynują działania pozamilitarne. Wiąże się to z planowaniem zakupów inwestycyjnych w tym zakresie.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Jeszcze małe uzupełnienie pani dyrektor Departamentu Budżetu i Finansowania.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

(*Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk*: Jeszcze sprawa gospodarstw pomocniczych.)

(*Pełniąca Obowiązki Dyrektora Departamentu Budżetu i Finansowania w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Ewa Szczepańska*: Przepraszam, chciałabym jeszcze odnieść się do kwestii tych czterech żołnierzy.)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Bardzo proszę, Pani Dyrektor.

Pełniąca Obowiązki Dyrektora
Departamentu Budżetu i Finansowania
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Ewa Szczepańska:

Oczywiście u nas jest Departament Spraw Obronnych, w którym zatrudnieni są także żołnierze z racji tego, że resort transportu realizuje także zadania związane z szeroko pojętą obronnością. I właśnie tych czterech żołnierzy jest przypisanych do tego działu. Wysokość pensji jest określona przez ministra obrony narodowej rozporządzeniem, stąd pensje są takie, a nie inne. To są żołnierze zawodowi, oficerowie…

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

…wysoko wykwalifikowani, stąd taka wielkość wynagrodzeń.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo, Pani Dyrektor.

(*Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk*: O pomocniczych gospodarstwach gdyby pan mógł powiedzieć.)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Do mikrofonu proszę, Pani Senator.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Piotr Stomma*: Jeśli można…)

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Pani Senator, mamy dwa gospodarstwa pomocnicze utworzone przy Urzędzie Morskim w Gdyni i Urzędzie Morskim w Szczecinie. Prowadzą one zrównoważoną gospodarkę, mają od wielu lat wydatki zrównoważone z przychodami i na planowanym poziomie. Tyle mogę powiedzieć na ten temat.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Czy pani senator chciałaby jeszcze zabrać głos?

(*Senator Dorota Arciszewska-Mielewczyk*: Dziękuję serdecznie.)

Dziękuję bardzo.

Dziękuję, Panie Ministrze. Dziękuję, Pani Dyrektor.

Proszę państwa, przechodzimy do części 26 „Łączność".

Pan minister dalej będzie mówił, tak? Przedstawi pan krótko tę część.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Piotr Stomma*: Spróbuję.)

Bardzo proszę.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa Piotr Stomma*: W bardzo syntetycznej formule, czy tak?)

Tak. Bardzo syntetycznie. Proszę.

Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu i Budownictwa
Piotr Stomma:

Dochody budżetowe w części 26 to 183 miliony, jest to poziom około 87% w stosunku do ubiegłego roku. W dziale 750 „Administracja publiczna" zaplanowano dochody właśnie w takiej wysokości z tytułu opłat za koncesje na świadczenie usług telekomunikacyjnych. Powyższa kwota dotyczy przewidywanego uregulowania płatności rat za koncesje od trzech operatorów, przy czym są prowadzone negocjacje z zainteresowanymi. To tyle jeśli chodzi o dochody.

Wydatki budżetowe zaplanowano w wysokości 16 milionów 818 tysięcy zł, to jest poziom 101% ustawy budżetowej z 2005 r. W dziale 600 „Transport i łączność" projektowane są wydatki w kwocie 1 miliona 500 tysięcy zł, jest to poziom 96,8% w stosunku do ubiegłego roku. Główne wydatki dotyczą dotacji do przesyłek pocztowych, które na podstawie ustawy – Prawo pocztowe są zwolnione z opłat. Są one na poziomie 125% w stosunku do poprzedniego roku. Dalej, dotacje operatorów w związku ze świadczeniem usług pocztowych polegających na przyjmowaniu, przemieszcza-

niu i doręczaniu przesyłek podlegających ustawowemu zwolnieniu z opłat. Dotyczy to przesyłek dla osób ociemniałych oraz związanych z obowiązkowymi egzemplarzami bibliotecznymi.

W dziale 600 jest przewidziana kwota 250 tysięcy zł na finansowane działania z zakresu telefonizacji oraz zadania o charakterze pomocniczym typu wykonywanie ekspertyz, opracowanie strategii rynku pocztowego.

W dziale 750 zawarte są wydatki w wysokości 14 milionów 611 tysięcy zł, jest to też poziom 101% ustawy budżetowej z 2005 r. W tym na wydatki inwestycyjne planuje się tylko 206 tysięcy zł, generalnie pieniądze są przeznaczone na sfinansowanie kosztów funkcjonowania urzędu. Wynagrodzenia wraz z pochodnymi to około 7 milionów, w tej chwili 7 milionów 706 tysięcy zł. Inne ważniejsze pozycje to składki do sześciu organizacji międzynarodowych oraz pozostałe wydatki bieżące – 4 miliony 300 tysięcy zł. Zakupy inwestycyjne, czyli 206 tysięcy zł, obejmują sprzęt komputerowy wraz z oprogramowaniem w związku z zadaniami dotyczącymi współpracy z Unią Europejską.

W dziale 750 „Obrona narodowa" zaplanowano wydatki w wysokości 707 tysięcy zł, czyli na poziomie poprzedniego roku. Środki te będą przeznaczone na finansowanie horyzontalnego programu działań pozamilitarnych, o którym wspominałem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że część 26 to tak naprawdę tylko resort, bo większość weszła do części dotyczącej urzędu regulacji.

Czy ktoś z państwa senatorów ma pytanie do pana ministra lub osób towarzyszących? Nie.

Dziękuję. Dotarliśmy do końca porannej sesji naszej komisji.

Proszę państwa, teraz będzie przerwa. Za dziesięć minut zbieramy się i wysłuchamy sprawozdań poszczególnych komisji merytorycznych.

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze. Dziękuję państwu.

Ogłaszam dziesięć minut przerwy.

(Przerwa w obradach)

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Proszę państwa, zaczynamy popołudniową sesję Komisji Gospodarki Narodowej.

Witam panią minister Suchocką. Witam panie i panów senatorów z komisji branżowych oraz koleżanki i kolegów z naszej komisji. Witam przedstawicieli Biura Legislacyjnego.

Zaczynamy. Pierwsza jest Komisja Praw Człowieka i Praworządności. Witamy pana przewodniczącego Romaszewskiego, który za chwilę przedstawi sprawozdanie.

Będziemy pracować według takiej formuły: sprawozdawca komisji, pani minister, opinia legislacyjna, wypowiedzi kolegów. Głosowanie w poniedziałek. Dziękuję bardzo.

Panie Senatorze, proszę o sprawozdanie.

Senator Zbigniew Romaszewski:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Nasza komisja, zgodnie z przedłożonym państwu załącznikiem – mam nadzieję, że państwo go dostali – rozpatrywała chyba trzynaście części budżetowych, w tym tak poważne, jak choćby te dotyczące Ministerstwa Sprawiedliwości oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Jednak głównym przedmiotem naszego zainteresowania były tak zwane budżety dołączane, to znaczy niewielkie budżety trybunałów, sądów i tak dalej.

Nasze uwagi dotyczące budżetu zawiera drugi załącznik. Poruszamy tam trzy sprawy.

Poprawka pierwsza jest, powiedziałbym, dosyć banalna. Otóż w swoich procedurach Sejm zmniejszył budżet Naczelnego Sądu Administracyjnego o 16 milionów, potrącając 12 milionów z wydatków majątkowych – chodzi o budowę nowego gmachu przy ulicy Boduena – i 4 miliony z wydatków bieżących. Naczelny Sąd Administracyjny prosił, aby te 12 milionów poszło tak, jak to przewidział Sejm, ale 4 miliony, które potrącono z wydatków bieżących, rozłożyć na dwie części, mianowicie po 2 miliony z wydatków bieżących i ze świadczeń osobowych. Taką poprawkę wnosimy.

Jest kwestią dyskusyjną, czy coś takiego musi robić parlament, czy wystarczy tutaj wola dysponenta odpowiedniej części, pani minister się wypowie w tej sprawie. W każdym razie spełniamy życzenie Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Poprawki druga i trzecia dotyczą innej, w moim przekonaniu bardzo ważnej sprawy. W art. 19 konstytucji bardzo wyraźnie jest powiedziane, jakim szacunkiem otaczamy weteranów i kombatantów. To jest pewien obowiązek państwa. Przebywając szesnaście lat w parlamencie, obserwuję, jak uprawnienia kombatantów systematycznie maleją. W tej chwili w Państwowym Funduszu Kombatantów znalazły się tylko 4 miliony zł na pomoc społeczną.

Mnie osobiście – i komisję również – niepokoi przede wszystkim fakt, że są to ludzie starsi, wymagający szczególnej opieki lekarskiej, a na przykład obecnie zostali oni faktycznie odcięci od możliwości korzystania z sanatoriów. Obyło się to tak, że wprowadziliśmy sanatoria płatne. Pewnie słusznie, tylko że nawet jeśli są one tanie, kosztują trochę ponad 700 czy 800 zł za trzytygodniowy turnus, to okazuje się, że przekracza to możliwości kombatantów, których renty i emerytury kształtują się właśnie na tym poziome. Pozostaje jeszcze tydzień, nie wiadomo, co by wtedy jedli, za co by dojechali. Wyłonił się taki problem i od tego czasu istnieje. Stąd wzięła się idea, by zwiększyć Państwowy Fundusz Kombatantów o dodatkowe sumy z przeznaczeniem na pomoc społeczną, ze szczególnym zaakcentowaniem dofinansowywania pobytów sanatoryjnych.

Te pieniądze trzeba było skądś wygospodarować, zdecydowaliśmy się to zrobić właśnie z budżetów dołączanych. Proszę państwa, jest takie nowe słowo: „wypasiony", na przykład: wypasiona bryka. Chcę powiedzieć, że niektóre z tych budżetów są właśnie „wypasione". Postanowiliśmy troszeczkę to zmniejszyć.

Naszą ofiarą padły dwie instytucje. Jedna to Sąd Najwyższy, skąd wzięliśmy 2 miliony 500 tysięcy zł, przy czym 1 milion został potrącony z wydatków majątkowych, albowiem sąd już kolejny raz zamierzał kupić dwa mieszkania dla sędziów. To jest wydatek w okolicach 1 miliona zł, czyli byłyby to niezłe mieszkania, po 500 tysięcy każde. Uznaliśmy, że to przesada. Sąd Najwyższy nie musi tak dobrze za-

kwaterowywać sędziów i kupować im mieszkań, z którymi potem nie wiem, co się właściwie dzieje, bo one ciągle są kupowane. To jest sprawa, która wymaga szerszego wyjaśnienia.

1 milion 500 tysięcy zł potrąciliśmy z wydatków bieżących. Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, że wydatki bieżące Sądu Najwyższego, z zupełnie dla mnie niejasnych przyczyn, w odróżnieniu od wszystkich innych instytucji były waloryzowane współczynnikiem 1,086, podczas gdy w całym budżecie był stosowany współczynnik 1,015. Proszę państwa, gdyby to przeliczyć na 1,015, to daje to luz – około 3 miliony 500 tysięcy zł, wobec tego skoro zabraliśmy 1 milion 500 tysięcy zł, to trzeba powiedzieć, że jesteśmy wyjątkowo względni. Zostało to w jakiejś mierze z bólem przyjęte przez prezesa. Zatem, proszę państwa, jest tu 2 miliony 500 tysięcy zł.

Drugą ofiarą naszych poszukiwań padł generalny inspektor danych osobowych, który zamierzał rozszerzyć swój personel o dodatkowych pięć etatów, po ponad 5 tysięcy 100 zł każdy, czyli takie niezłe te etaty. Jednak nie jesteśmy przekonani, że najpilniejszą sprawą w naszym państwie jest akurat rozwijanie ochrony danych osobowych. Wydaje się, że jest parę pilniejszych. Generalny inspektor danych osobowych mógłby się rozwijać poprzez racjonalizację działań i zatrudnienia, poprzez kontynuowanie dotychczasowej linii, a zwiększanie liczby etatów, jak się wydaje, jest mimo wszystko jakimś nieporozumieniem.

To jest bardzo dziwna ustawa, proszę państwa. Nie wiem, jak się jej dorobiliśmy w roku 2005. W Paryżu jest książka telefoniczna, jesteśmy w tej samej Europie, a u nas nie ma. Wisiały u nas listy lokatorów, nie wiszą i tak dalej. Można powiedzieć bardzo wiele negatywnych słów o funkcjonowaniu ustawy o ochronie danych osobowych, ale nic w tej sprawie nie zostało zrobione. Oczekujemy, że generalny inspektor danych osobowych wystąpi z jakąś inicjatywą, która pozwoli na zracjonalizowanie jego działań.

O tych pięciu etatach możemy rozmawiać, kiedy pojawią się racjonalne potrzeby w kraju. W tej chwili ich nie widzimy, w związku z tym odmówiono ich stworzenia i zdjęto z funduszu płac i pochodnych płacowych ich równowartość, czyli 670 tysięcy. W ten sposób została wygospodarowana kwota 2 milionów 500 tysięcy zł plus 670 tysięcy, to jest 3 milionów 170 tysięcy zł, i została przekazana na Fundusz Kombatancki.

To wszystko się zamyka w ramach części rozpatrywanych przez komisję. Bardzo bym prosił Komisję Gospodarki Narodowej o przyjęcie naszych poprawek. To jest wszystko, co mamy do powiedzenia.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.
Pani minister Suchocka, bardzo proszę.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Elżbieta Suchocka-Roguska:

Dziękuję bardzo.
Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Jeżeli chodzi o poprawkę pierwszą, to może ona być równie dobrze dokonana przez prezesa Naczelnego Sądu Administracyjnego, jako że jest to przeniesienie pomiędzy rozdziałami i może to uczynić dysponent. Tak że zależy to od woli Wysokiej

Izby, czy będzie chciała tę poprawkę przyjąć, czy też pozostawi tak, jak jest, a prezes NSA będzie mógł sam tego przeniesienia 2 milionów dokonać.

Jeżeli chodzi o pozostałe dwie poprawki, to ponieważ dotyczą one tych jednostek, które nie podlegają Radzie Ministrów, nie zgłaszam żadnych zastrzeżeń. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję bardzo.

Czy przedstawiciel Biura Legislacyjnego chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo.

Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Roman Kapeliński:

Dziękuję bardzo.

Nie mamy zastrzeżeń legislacyjnych do tych poprawek.

Przewodniczący Marek Waszkowiak:

Dziękuję.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby zabrać głos? Nikt. Dziękuję bardzo.

Poprawki zostaną przygotowane na naszą poniedziałkową sesję i wtedy odbędzie się głosowanie.

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.

Proszę państwa, ja teraz będę odpoczywał, a pan senator Andrzej Łuczycki będzie prowadził obrady w następnych częściach.

Bardzo proszę.

(*Przewodnictwo obrad obejmuje zastępca przewodniczącego Andrzej Łuczycki*)

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Łuczycki:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Proszę państwa, przechodzimy do następnego działu: Komisja Spraw Unii Europejskiej. Witamy pana przewodniczącego.

Kto będzie referował z ramienia komisji? Senator Berent?

(*Głos z sali*: Tak.)

Pan senator Berent, proszę bardzo.

Senator Przemysław Berent:

Szanowni Państwo!

Przedstawię stanowisko Komisji Spraw Unii Europejskiej. W dniu 27 stycznia Komisja Spraw Unii Europejskiej rozpatrzyła na podstawie art. 73 ust. 1 i 2 Regulaminu Senatu ustawę budżetową na rok 2006: w części 23 „Integracja europejska", w części 83 „Rezerwy celowe" i w części 84 „Środki własne Unii Europejskiej".

Komisja proponuje przyjęcie ustawy w rozpatrywanych częściach bez poprawek.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Łuczycki:

Dziękuję bardzo.
Czy ktoś z państwa senatorów chciałby zabrać głos w tej sprawie?
Jeżeli nie, to dziękujemy bardzo.
Przechodzimy do następnej komisji: Komisja Zdrowia.
Pan senator Władysław Sidorowicz, przewodniczący komisji.
Bardzo proszę.

Senator Władysław Sidorowicz:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.
Panie i Panowie Senatorowie! Pani Minister!
Komisja Zdrowia, rozpatrując projekt ustawy, zwraca uwagę na spadający udział wydatków na ochronę zdrowia w PKB, co, biorąc pod uwagę sytuację ochrony zdrowia, traktujemy jako niereagowanie specjalnych instytucji państwowych na to, co się w niej dzieje. Tym niemniej, analizując budżet, nie widzimy możliwości dokonywania w nim zmian, dlatego przyjęta została koncepcja, by nie wnosić do niego poprawek.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Łuczycki:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.
(*Senator Władysław Sidorowicz*: Dziękuję.)
Czy ktoś z państwa senatorów chciałby się wypowiedzieć w tej sprawie? Nie.
Dziękuję bardzo.
Przechodzimy do następnej komisji: Komisja Rodziny i Polityki Społecznej. Pan przewodniczący senator Antoni Szymański… Nie, pani senator będzie referowała.
Bardzo proszę.

Senator Ewa Tomaszewska:

Dziękuję.
Zostało do państwa skierowane pismo informujące o tym, że zastąpię dzisiaj pana przewodniczącego Szymańskiego, więc pozwolę sobie zreferować zakres prac naszej komisji nad budżetem.
Komisja rozpatrywała budżet w następującym zakresie: część 44 „Zabezpieczenie społeczne” – dochody i wydatki z załączników nr 1 i 2 oraz zatrudnienie i wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych według załącznika nr 11; część 31 „Praca” – dochody i wydatki z załączników nr 1 i 2, zakłady budżetowe i gospodarstwa pomocnicze według załącznika nr 4, zatrudnienie i wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych zgodnie z załącznikiem nr 11, plan finansowy Funduszu Pracy z załącznika nr 5, plan finansowy Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych” z załącznika nr 5, limity kwot zobowiązań oraz wydatków w roku 2006 i kolejnych latach obowiązywania Narodowego Programu Rozwoju na lata 2004–2006 zgodnie z załącznikiem nr 16, środki bezzwrotne pochodzące z programów pomocy przedakcesyjnej Unii Europejskiej według załącznika nr 7, wykaz programów wieloletnich w 2006 r., dostosowanie warunków pracy w Polsce do standardów Unii

Europejskiej – drugi etap – oraz bezpieczeństwo i ochrona zdrowia człowieka w środowisku pracy, prefinansowanie zadań przewidzianych do finansowania ze środków Unii Europejskiej, zgodnie z załącznikiem nr 15, czyli Sektorowy Program Operacyjny „Rozwój zasobów ludzkich" oraz Inicjatywa Wspólnotowa EQUAL; budżety wojewodów ogółem w zakresie działu 852 „Pomoc społeczna", dochody i wydatki zgodnie z załącznikiem nr 1 i 2, dotacje celowe na finansowanie zadań z zakresu administracji rządowej oraz innych zleconych ustawami realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego z załącznika nr 8, a także działu 853 „Pozostałe zadania z zakresu polityki społecznej", czyli dochody i wydatki zgodnie z załącznikiem nr 1 i 2; dotacje celowe na finansowanie zadań z zakresu administracji rządowej oraz innych zleconych ustawami realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego z załącznika nr 8, a także zatrudnienie i wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych zgodnie z załącznikiem nr 11.

Rozpatrywaliśmy także część 83 „Rezerwy celowe" w zakresie poz. 12, 41, 43, 46, 48 i 51, plan finansowy Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych zgodnie z załącznikiem nr 5; część 14 „Rzecznik Praw Dziecka" – wydatki z załącznika nr 2, limity zatrudnienia dla osób objętych mnożnikowymi systemami wynagrodzeń z załączników nr 12; część 12 „Państwowa Inspekcja Pracy" – dochody i wydatki z załączników nr 1 i 2, zakłady budżetowe z załącznika nr 4, limity zatrudnienia dla osób objętych mnożnikowymi systemami wynagrodzeń według załącznika nr 12; część 73 „Zakład Ubezpieczeń Społecznych" – wydatki z załącznika nr 2, plan finansowy Funduszu Ubezpieczeń Społecznych oraz Funduszu Rezerwy Demograficznej według załącznika nr 5; część 72 „Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego" – wydatki według załącznika nr 2, plany finansowe funduszy celowych KRUS, plan finansowy Funduszu Administracyjnego KRUS, plan finansowy Funduszu Emerytalno-Rentowego KRUS, plan finansowy Funduszu Prewencji i Rehabilitacji KRUS według załącznika nr 5; część 48 „Komisja Nadzoru Ubezpieczeń i Funduszy Emerytalnych" – dochody i wydatki z załączników nr 1 i 2, zatrudnienie i wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych zgodnie z załącznikiem nr 11.

Komisja po zapoznaniu się z uchwaloną przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 25 stycznia 2006 r. ustawą budżetową pozytywnie ją opiniuje i wnosi o wprowadzenie następującej poprawki: w załączniku nr 2 w części 83 „Rezerwy celowe" w poz. 41 kolumna 4 otrzymuje brzmienie: „Dotacje celowe na finansowanie lub dofinansowanie zadań z zakresu pomocy społecznej, w tym na zasiłki z pomocy społecznej, na finansowanie rozwoju sieci ośrodków wsparcia dla osób z zaburzeniami psychicznymi oraz na finansowanie nowo uruchomionych w 2005 r. miejsc w istniejących ośrodkach wsparcia oraz na finansowanie utrzymania miejsc w ośrodkach wsparcia oddanych do użytku w 2005 r., na dofinansowanie realizacji zadań w zakresie osiągania standardów w domach pomocy społecznej, a także na realizację zadań wynikających z art. 121 ust. 3a ustawy o pomocy społecznej".

Uzasadnienie: proponowana zmiana treści, czyli nazwy tej rezerwy, uwzględnia w całości przeznaczenie środków finansowych. Jest tam kwota 239 milionów 500 tysięcy zł. Występujemy nie o jej zmianę, tylko o rozszerzenie nazwy, wprowadzenie innych zadań, doprecyzowanie, które pozwoli bardziej elastycznie dysponować środkami, szczególnie w sytuacji, gdy wchodzą dodatki dla pracowników socjalnych. Kwota na nie ustalona może okazać się niewystarczająca. Chodzi o to, by móc wówczas łatwiej dysponować tymi środkami. To jest jedyna poprawka, którą zgłasza nasza komisja.

Była dyskusja na temat budżetu dla Centralnego Instytutu Ochrony Pracy, w szczególności o środkach na program wieloletni dotyczący dostosowania warunków pracy w Polsce do standardów Unii Europejskiej. Sejm zmniejszył środki na ten program i praktycznie on nie będzie mógł być realizowany. Nasza komisja nie zgłosiła poprawki, ponieważ nie byliśmy w stanie wskazać źródła finansowania. Apelujemy: jeśli uda się w trakcie prac nad budżetem znaleźć jakieś dodatkowe środki, to potrzeba 4 milionów 700 tysięcy zł na to, by program jednak był realizowany. Bylibyśmy wdzięczni za taką pomoc. Nie jest to poprawka, nie znajduje się ona w uchwale komisji, jest to nasz apel. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Łuczycki:

Dziękuję bardzo, Pani Senator.
Bardzo proszę, Pani Minister, o komentarz.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów
Elżbieta Suchocka-Roguska:

Panie Przewodniczący, nie zgłaszamy zastrzeżeń do tej poprawki.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Łuczycki:

Dziękuję bardzo.
Przedstawiciel Biura Legislacyjnego.

Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Roman Kapeliński:

Nie zgłaszamy zastrzeżeń legislacyjnych.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Łuczycki:

Dziękuję bardzo.
Czy ktoś z państwa senatorów chciałby się wypowiedzieć w tej sprawie?
Jeżeli nie, to dziękuję bardzo.
Dziękuję, Pani Senator.
Przechodzimy do propozycji Komisji Obrony Narodowej.
Pan senator Ludwik Zalewski, zastępca przewodniczącego komisji.
Bardzo proszę o zreferowanie.

Senator Ludwik Zalewski:

Panie Przewodniczący! Pani Minister! Szanowni Państwo!
Komisja Obrony Narodowej na posiedzeniu w dniu 27 stycznia rozpatrzyła uchwaloną przez Sejm ustawę budżetową w zakresie: część 29 „Obrona narodowa” wraz z załącznikami nr 1, 2, 4, 9, 10, 11; część 83 „Rezerwy celowe” w zakresie poz. 22; część 85 dział 752 „Obrona narodowa” wraz z załącznikami nr 2 i 8, plan fi-

nansowy Funduszu Modernizacji Sił Zbrojnych z załącznika nr 5, plany finansowe Agencji Mienia Wojskowego i Wojskowej Agencji Mieszkaniowej z załącznika nr 14.

Wydatki obronne w części 29 budżetu państwa „Obrona narodowa" wynoszą 18 miliardów 25 milionów 667 tysięcy zł i w odniesieniu do roku 2005 wzrosną realnie o 3,3%. Kwota wydatków na obronność w pozostałych częściach budżetowych wynosi 38 milionów 622 tysiące i jest ona nominalnie i realnie niższa od środków, które przyjęto w ustawie budżetowej na rok 2005.

Komisja Obrony Narodowej po rozpatrzeniu ustawy budżetowej w zakresie swojego przedmiotowego działania pozytywnie ocenia plan finansowy państwa w sferze obrony narodowej. Komisja wnosi o przyjęcie ustawy budżetowej w rozpatrywanym zakresie bez poprawek.

Opiniując pozytywnie zarówno przyjęty przez Sejm budżet Ministerstwa Obrony Narodowej, jak i inne wydatki obronne, komisja jednocześnie zwraca uwagę na: utrzymanie wydatków obronnych na poziomie zapewniającym wypełnienie ustawowego wymogu ich wysokości na poziomie 1,95% PKB; zagwarantowanie w budżecie MON środków w kwocie 3 miliardów 603 milionów 295 tysięcy zł na realizację modernizacji technicznej sił zbrojnych stosownie do postanowień ustawy z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej; zabezpieczenie w budżecie państwa środków umożliwiających sfinansowanie programu związanego z zakupem samolotów F-16; obniżenie w porównaniu do roku 2005 wydatków na wojskowe misje pokojowe o około 24% jako efektu zmniejszenia zaangażowania oraz zmiany zakresu działania sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w Iraku.

Komisja Obrony Narodowej, uznając za pozytywne utrzymanie tendencji systematycznego, choć niezwykle wolnego wzrostu wydatków majątkowych, wyraża przekonanie, że dotychczasowy poziom środków przeznaczonych na uposażenia żołnierzy może stanowić istotne zagrożenie dla realizacji zadań związanych z uzawodowieniem armii.

Szanowni Państwo, chciałbym to uzupełnić. Szczycimy się tym, iż mówimy o uzawodowieniu przynajmniej 50% armii szeregowych zawodowych. Obecnie na przykład jest kwota brutto około 1600 zł na szeregowego zawodowego i w dużych garnizonach na obszarach o małym bezrobociu brakuje chętnych. W tej chwili jednostki szeregowych są kompletowane według potrzeb w około 50%, bo po prostu nie ma chętnych. Tymczasem w małych, oddalonych garnizonach, gdzie jest duże bezrobocie, ludzi nie brakuje.

Gdy bezrobocie się będzie zmniejszało – co jest naszym celem jako rządzących, dążymy do tego – może być bardzo poważny problem z zatrudnieniem przy przejściu na zawodowstwo. Podniesienie samego uposażenia dla żołnierzy szeregowych zawodowych spowodowałoby pewne zachwianie w całym systemie płac, ale jest to nieuniknione i z tym problemem się spotkamy.

Chcielibyśmy jako komisja zasugerować Ministerstwu Obrony Narodowej, że taki problem się pojawi. Nie wnosimy do budżetu żadnych poprawek, ale z tym problemem na pewno się wkrótce spotkamy. Dziękuję państwu.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Łuczycki:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby zabrać głos w tej sprawie?

Bardzo proszę, pan senator Szmit.

Senator Jerzy Szmit:

Chciałbym zadać pytanie odnośnie do końcowej części stanowiska komisji, gdzie jest napisane „jednocześnie zwraca się uwagę na […]". Jest tam wymienionych kilka punktów. Czy to oznacza, że te punkty są zagrożone w ustawie? Na przykład utrzymanie finansowania obronności na poziomie 1,95% i tak dalej…

Senator Ludwik Zalewski:

Nie. Chcemy zwrócić uwagę, że w tym przypadku jest to zgodnie z ustawą z dnia 25 maja 2001 r., która gwarantuje ten stały wzrost, chociaż tłumaczymy… To jest zgodne z ustawą, jednakże było to poruszane na posiedzeniu komisji, po prostu my to wojsko widzimy jakby z innej strony.

Może to jest nasza wina. Zwracałem uwagę na to, że my się nie umiemy sprzedawać. Może powinno się zaprosić obie komisje, sejmową i senacką, i pokazać nie tylko to, jak rakieta pięknie leci do celu, i nie tylko to nasze wojsko, jak je oglądamy w telewizji, bo społeczeństwo widzi, że dostaje ono ogromne pieniądze. Ten współczynnik 1,95 i zapewnienie stałego wzrostu na modernizację techniczną, jak się wkrótce okaże, to jest za mało. Wojsko zawsze było nośnikiem postępu, najnowsze technologie najpierw były wdrażane w wojsku, a później trafiały do gospodarki narodowej lub do cywila. W tej chwili to wojsko – przynajmniej nasze – zaledwie nadąża za rozwojem i podejrzewam, że jeśli Ministerstwo Obrony Narodowej nie wystąpi o wzrost środków na technizację, to niestety, będziemy zajmowali się konserwacją zabytków techniki. Tak będzie.

Na razie jest to zapewnione, w tej chwili wymagałoby to zmiany ustawy. Taki wzrost został założony, co roku o taki współczynnik będziemy powiększać środki na technizację, ale prawdopodobnie jest to za mało.

(*Senator Jerzy Szmit*: Czyli te wydatki są realizowane, tak?)

Tak. Na razie zgodnie z ustawą są realizowane.

(*Senator Jerzy Szmit*: Bo to jest nie do końca jasno wyrażone, na przykład wydatki na zakup samolotów F-16…)

Jest to zagwarantowane.

(*Senator Jerzy Szmit*: Rozumiem.)

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Łuczycki:

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby jeszcze zabrać głos?

Jeżeli nie, to dziękuję bardzo.

Informuję, że wnioski Komisji Nauki, Edukacji i Sportu zostały przełożone na posiedzenie naszej komisji w dniu 30 stycznia o godzinie 10.00, w związku z tym…

Jeszcze pan senator chce zabrać głos? Proszę.

Senator Jarosław Chmielewski:

Przepraszam, zagapiłem się.

Jest taki punkt w akapicie zaczynającym się od słów „opiniując pozytywnie", brzmiący: „zabezpieczenie w budżecie państwa środków umożliwiających sfinansowanie programu związanego z zakupem samolotów F-16".

(*Głos z sali*: Pytał już o to pan Szmit.)
(*Głos z sali*: Są te pieniądze.)
To czemu jest napisane „zabezpieczenie”?

Senator Ludwik Zalewski:

Chcieliśmy w ten sposób zaznaczyć, że te środki są zabezpieczone niezależnie… Te 18 miliardów 25 milionów 667 tysięcy zł to jest budżet MON, a pieniądze na zakup samolotów F-16 są oddzielnie zagwarantowane w budżecie państwa.
(*Senator Jarosław Chmielewski*: Dziękuję, ja się zagapiłem i umknęło mi to.)

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Łuczycki:

Dziękuję bardzo.
Proszę państwa, porządek obrad obecnego posiedzenia został wyczerpany.
Dziękuję państwu.
Zamykam dzisiejsze posiedzenie komisji.
W poniedziałek o godzinie 10.00 spotykamy się ponownie.

(Koniec posiedzenia o godzinie 13 minut 32)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:
Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów
Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy
Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851