



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(1574)**

123. posiedzenie  
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury  
w dniu 7 grudnia 2004 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy budżetowej na rok 2005 w częściach właściwych przedmiotowemu zakresowi działania komisji: Skarb Państwa; Urząd Regulacji Telekomunikacji i Poczty; Urząd Transportu Kolejowego; Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa; Gospodarka morską; Łączność; Transport; Rezerwy celowe; Budżety wojewodów ogółem; a także planu finansowego Funduszu Reprywatyzacji; planu finansowego Funduszu Skarbu Państwa; planu finansowego Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (druk nr 851).

*(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 09)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jerzy Suchański)*

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dzień dobry. Witam bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Porządek dzisiejszych obrad jest następujący. Punkt pierwszy: rozpatrzenie ustawy budżetowej na rok 2005. Od godziny 11.00 będziemy rozpatrywać problematykę związaną ze Skarbem Państwa, Urzędem Regulacji Telekomunikacji i Poczty oraz Urzędem Transportu Kolejowego, natomiast od godziny 12.00 problematykę związaną z Ministerstwem Infrastruktury, gospodarką morską, łącznością i transportem.

Mam prośbę do szanownych państwa senatorów, abyśmy w dniu dzisiejszym, rozpatrując ustawę budżetową, rozpatrzyli załącznik nr 5, w tym: plan finansowy Funduszu Reprywatyzacji, plan finansowy Funduszu Skarbu Państwa oraz plan finansowy Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. W związku z tym prosiłbym koleżanki i kolegów senatorów, aby przy każdym temacie związanym z tymi planami finansowymi odnieśli się również do tego.

Witam bardzo gorąco naszych gości.

Witam serdecznie podsekretarza stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa pana Przemysława Morysiaka.

Witam dyrektora generalnego Ministerstwa Skarbu Państwa, panią Elżbietę Boniuszko, i przy okazji składam serdeczne gratulacje z okazji wyboru.

Witam dyrektora Departamentu Budżetu i Finansów, pana Jana Staniszewskiego.

Witam wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego, pana Andrzeja Maciejewskiego, oraz dyrektora biura prezesa tego urzędu, pana Zbigniewa Palczewskiego.

Przepraszam, czy dobrze odczytałem nazwisko?

*(Głos z sali: Tak, dobrze.)*

Witam naczelnika wydziału w Ministerstwie Finansów, panią Barbarę Kubiak – i przy okazji składam spóźnione, ale szczere życzenia imieninowe; koledzy senatorowie mówią, że liczą na ciastko – a także witam panią Emilię Kotarską z Ministerstwa Finansów.

Serdecznie witam dyrektora generalnego Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty, pana Andrzeja Chrzanowskiego.

Witam panią Grażynę Zimowską, dyrektora Departamentu Finansów i Budżetu.

Witam również panią Bożenę Langner z Biura Legislacyjnego w Kancelarii Senatu.

Wszystkich przywitałem, a jeżeli kogoś nie przywitałem, to dlatego, że nie złożył podpisu na liście zaproszonych gości.

---

W takim razie przechodzimy do realizacji porządku dzisiejszych obrad.

Proszę bardzo pana senatora Ryszarda Matusiaka o zaprezentowanie problematyki związanej z Ministerstwem Skarbu Państwa.

Proszę bardzo.

**Senator Ryszard Matusiak:**

Dzień dobry państwu. Dzień dobry, Panie Ministrze.

Materiał zatytułowany „Kierunki prywatyzacji majątku Skarbu Państwa w 2005 r.”, który został nam przedstawiony, jest zarysem, kompendium dotyczącym tego, jakim majątkiem dysponuje Skarb Państwa, oraz kierunków i celów prywatyzacji, jak również podstawowych aktów prawnych w tym zakresie. Nie będę się odnosił do tej materii. Od razu przejdę do sedna sprawy, aby nie przedłużać posiedzenia i by sprawniej to nam poszło.

Osobiście mam wiele uwag i zapytań, które chciałbym przedstawić w swoim wystąpieniu. Omówię je po kolei.

Chciałbym się odnieść do sprawy, o której mowa w pkt 3 – Uwarunkowania procesu prywatyzacji. To jest strona 3, tiret na środku kolumny – Niekorzystne oddziaływanie czynników zewnętrznych.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Przepraszam, Panie Senatorze, proszę powiedzieć, który materiał pan omawia.)*

To są „Kierunki prywatyzacji majątku Skarbu Państwa w 2005 r.”

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Aha, to jest ten materiał, który przesłało nam ministerstwo.)*

Tak, odnoszę się do materiału dotyczącego prywatyzacji majątku Skarbu Państwa w 2005 r. Chciałbym się ustosunkować do paru punktów. Bardzo prosiłbym, żeby pan minister raczył odpowiedzieć na moje pytania.

Pierwsza sprawa dotyczy niekorzystnych oddziaływań czynników zewnętrznych, takich jak: czynniki o charakterze rynkowym, czynniki związane z ryzykiem zmiany prawa, czynniki związane z decyzjami politycznymi. I od tej trzeciej kwestii chciałbym zacząć. Rozumiem pojęcia: ryzyko polityczne, decyzje polityczne, ale nie bardzo rozumiem, jak to się przekłada na prywatyzację, na kierunki prywatyzacji i na zmiany. Bardzo prosiłbym o uściślenie tego, co jest zawarte w materiale, bo dla mnie trochę dziwnie brzmi określenie: decyzje polityczne. Bardzo prosiłbym o odniesienie się do tej materii.

Materia kolejna. Na stronie następnej – mianowicie na stronie 4 – oszacowano według danych na dzień 30 czerwca 2004 r. majątek Skarbu Państwa i Zasób Własności Rolnej Skarbu Państwa. Chciałbym prosić o odniesienie się do tej kwestii. Jaka jest wielkość sprzedaży na ten rok? To nie zostało określone. W jaki sposób dokonano szacunku, na podstawie którego ponad 110 miliardów zł przewiduje się na tę część zasobów, które nie będą prywatyzowane? Jaka część nie będzie prywatyzowana? Co to znaczy: zasoby nieprywatyzowane w tej części? Co to jest w ramach tego zasobu? Zaznaczam, że odnoszę się do pkt 4 kierunków prywatyzacji.

Następna sprawa: pkt 5 – Program prywatyzacji. Chodzi sektor elektroenergetyczny. Uwzględniając dyrektywy Unii Europejskiej oraz mając na uwadze przedłużający się termin rozwiązania problemu likwidacji kontraktów długoterminowych, chciałbym, żeby pan minister odniósł się do kwestii kontraktów długoterminowych. Od czego

to zależy? Jakie są przyczyny? Jak to wygląda? Wiele firm w Polsce podpisało bowiem kontrakty długoterminowe. Jak to się odnosi do sieci energetycznych? Jak to wygląda?

Sprawa następną w odniesieniu do energetyki dotyczy tego, które – podkreślam: które – sektory przesyłu mają być ewentualnie brane pod uwagę przy sprzedaży, jeśli chodzi o grupy G-8, W-5 i L-6. Po kolei interesuje mnie cały ten sektor.

Bardzo ważny jest, Panie Przewodniczący, sektor górnictwa węgla kamiennego, który, według danych, powinien przynosić, i przynosi ostatnio, zyski. Jest tu zawarty punkt: Program przekształceń własnościowych, w którym jest mowa o prywatyzacji sektora górnictwa węgla kamiennego. Jaka jest sytuacja, jeśli chodzi o kierunki i program przekształceń w tym wypadku?

Sektor gazowniczy. Chcemy odnieść się do tej sprawy. Jest to bardzo ważny sektor. W przedłożonym programie sprawy tego sektora nie do końca zostały jasno sprecyzowane, dlatego że nie przedstawiono, jakie zostaną podjęte decyzje dotyczące łączenia, przesyłu, rozdzielania bądź nierozdzielania. Według informacji PGNiG ma swoje oceny i oczywiście swoje odniesienie się do etapu pierwszego dotyczącego magazynu podziemnych gazów, etapu drugiego dotyczącego tego, jakie mają być wpływy do budżetu i prace, kontynuacja prac związanych z prowadzeniem działalności przez wydzieloną spółkę PGNiG.

Chciałbym jeszcze wrócić do kwestii sektora energetycznego, Panie Ministrze. Chodzi mi o sprawę powołania spółki, która ma być oddzielną spółką przesyłową. Szefem został tam niedawno pan...

*(Głos z sali: Kukurba.)*

Tak, pan Kukurba został szefem. Chodzi o sektor energetyczny przesyłu.

Sektor paliw nafty. Chciałbym z racji istniejącej sytuacji dotyczącej PKN Orlen oraz związanej z tym otoczki mieć jasny pogląd i usłyszeć – komisja też powinna się z tym zapoznać – jak jest naszymi rafineriami: gdańską i na południu Polski, oraz związanym z tym przekształceniem.

Sektor górniczy. Panie Ministrze, każdy z nas wie, że ten sektor został sprzedany. Przedstawiona jest informacja. Chodzi jednak o resztówkę, która pozostała. Jaki jest pogląd na temat sprzedaży Huty Częstochowa oraz na temat otoczenia, jak również układów mniejszościowych, jakie istnieją?

Sektor farmaceutyczny. To jest bardzo ważny sektor, który ostatnio jest narażony na duże wahania rynku. Niejasna jest także sytuacja, jeżeli chodzi o osłonę naszych wyrobów na polskim rynku. Należy jasno sprecyzować, jaki jest stosunek państwa do tego sektora, mimo iż znalazł się tu zapis dotyczący konsolidacji. Jak to będzie wyglądało? Jakie jest zabezpieczenie dla producentów polskich?

Sektor przemysłu obronnego. Jest to sektor wrażliwy na zmiany zachodzące w naszym wojsku, zmiany dotyczące kosztów wytwarzania, ze względu na to, co dzieje się na rynku krajowym i zagranicznym, jeżeli chodzi o stal i podobne komponenty pochodne.

Sektorem dość ważkim społecznie jest sektor uzdrowisk. Zostało to połączone w sektor trzech grup. Bardzo prosiłbym o przedstawienie – jako że w przedłożonych materiałach, Panie Przewodniczący, nie jest to podane – jakie uzdrowiska są wyłączone z prywatyzacji. W tym materiale w ogóle nie podano informacji dotyczącej powodu wyłączeń. Chciałbym, żeby szacowna komisja do tego się odniosła. Druga sprawa dotyczy uzdrowisk wymagających indywidualnej ścieżki prywatyzacji, z uwzględnieniem zachowania właściwych złóż kopalin leczniczych. Bardzo prosiłbym o odniesienie się

do tej materii, wskazanie, o które uzdrowiska chodzi, jako że nie zostało to podane. To byłyby te dwie kwestie.

Sektor cukrowniczy. W związku z ostatnimi informacjami – informacjami medialnymi – na temat sporów i protestów społecznych dotyczących cukrownictwa, jeśli chodzi o nasze spółki pozostające w zarządzaniu Skarbu Państwa, bardzo chciałbym usłyszeć, który z tych sektorów jest przewidywany ewentualnie do zbycia i w jaki sposób. Jeżeli tak, to dlaczego?

I sprawa bardzo trudna, ale zarazem z punktu widzenia rynku mocno brana pod uwagę, dotycząca sektora spirytusowego. To są sprawy związane z produkcją zbóż i ziemniaków oraz innych płodów rolnych, które służą do wyrobów w tym sektorze. Jak to będzie powiązane z naszym sektorem rolnictwa, jako że to jest sektor ważki? Nie mówię już o sprawach dotyczących transportu. Jest to temat jest bardzo drażliwy. Chodzi o PKS, o tę resztówkę, która jest w posiadaniu Skarbu Państwa.

Sektor stoczniowy. To jest również sektor trudny. Mam pytanie do pana ministra dotyczące sektora stoczniowego. Prosiłbym bardzo o sprecyzowanie spraw dotyczących utworzenia holdingu wokół Cegielskiego. To jest materia istotna dla naszego przemysłu stoczniowego.

Chciałbym się jeszcze odnieść do dwóch tematów. Pierwsza sprawa dotyczy narodowych funduszy inwestycyjnych, tej resztówki. Co z nimi się stanie? Ostatnio ten temat poruszony był podczas obrad Senatu.

I druga sprawa dotyczy sektora bardzo dużego. Chciałbym, żeby pan minister odniósł się w szczególności do kwestii własności, która jest w zasobie mienia rolnego Skarbu Państwa. To jest sprawa dotycząca ziemi i wszelkich zasobów wokół, w otoczeniu. I nie tylko, są też inne składniki tego sektora, które są jeszcze w posiadaniu.

Jest jeszcze jedna rzecz ważna, dotycząca zasobów gruntów. Chodzi o kwestię nieodpłatnego przekazania mienia w sektorze na rzecz Lasów Państwowych.

Sprawa Agencji Mienia Wojskowego. Chciałbym wiedzieć, jakie są pozostałości po nie zakończonej prywatyzacji, po sprzedaży czy wyzbyciu się tego mienia. Jak długo będzie trwał ten proces, zgodnie z przewidywaniami, przy założeniu, że mienie to przechodziło na rzecz mieszkańców, to znaczy gminy, zasobów, lub było w wolnej sprzedaży? Jakie są przewidywane ewentualnie działania?

I sprawa, można powiedzieć, ważkiego elementu, jakim jest KGHM „Polska Miedź”. Jest powiedziane, że mniejszościowe udziały posiada Skarb Państwa. One nie będą zbyte w prosty sposób. Chciałbym się dowiedzieć, jaki będzie udział w tej materii Skarbu Państwa, jak Skarb Państwa myśli dalej zabezpieczać tę sprawę.

Kolejna rzecz, Panie Przewodniczący, dotyczy zagospodarowania mienia polikwidacyjnego, które jest we władaniu Skarbu Państwa. Prosiłbym, żeby pan minister odniósł się szerzej do tego punktu, niż to jest ujęte w materiale.

Kończąc, chciałbym zapytać, Panie Ministrze, jakie są przewidywane przychody z prywatyzacji za 2004 r. w związku z wprowadzeniem na giełdę akcji PKO BP. Czy uda się zrealizować przychody – i w przypadku jakich spółek – zaplanowane w kwocie 5 miliardów 700 milionów zł na 2004 r.? To są bowiem pewne założenia.

W tej materii, Panie Przewodniczący, chciałbym się odnieść osobiście, ale w dalszej dyskusji. Pozwoliłem sobie tylko zasygnalizować tę kwestię, żeby to było bardziej czytelne i by poddać to pod dyskusję Wysokiej Komisji.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Panie Senatorze, rozumiem, że wziął pan pod uwagę to, iż pozostaje nam jeszcze do pracy jutrzejszy dzień, tak?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Przepraszam, że tak żartuję, ale mam propozycję dotyczącą procedowania. Sądziłem bowiem, że to będzie troszeczkę inaczej, mianowicie że pan senator przedstawi konkretne uwagi, które dotyczyłyby pewnych spraw. To byłoby lepsze. Natomiast jeśli chodzi o to wszystko, o czym pan senator powiedział, to proponowałbym Wysokiej Komisji następujące rozwiązanie, jeżeli pan senator by się zgodził: zrobilibyśmy konkretne spotkanie z przedstawicielami Ministerstwem Skarbu Państwa poświęcone tym sprawom, o których pan senator powiedział. Pan minister przyjdzie z odpowiednimi ludźmi, specjalistami, którzy w odpowiednich zakresach szczegółowo udzielą nam odpowiedzi. Teraz natomiast prosiłbym, jeśli można, żebyśmy konkretnie odnieśli się do budżetu.

Czy jest zgoda pana senatora na takie dalsze rozważanie? Odbędzie się posiedzenie naszej komisji, na które zostaną zaproszeni przedstawiciele Ministerstwa Skarbu Państwa. Czy może tak być?

**Senator Ryszard Matusiak:**

Tak, przyjmuję tę propozycję.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Dziękuję.)*

W związku z tym odniosę się do budżetu. Zadałem sobie trud i szczegółowo przeanalizowałem całą sytuację. Chciałbym wobec tego powiedzieć, że mam dwa pytania do budżetu, dotyczące wysokości kwoty, która została zaproponowana przez ministerstwo. Chciałbym, żeby pan minister odniósł się do tej kwoty, a także do sprawy bardzo ważkiej – może to skróć – do trzech punktów, o których powiedziałem na początku: niekorzystnego oddziaływania czynników zewnętrznych, ryzyka zmiany prawa i decyzji politycznych. To byłby jeden temat. Drugi temat dotyczy poszczególnych sektorów. Jakie będą wpływy z poszczególnych sektorów, które zostały tu wymienione? To tyle skrótowo, nic więcej.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Rozumiem.)*

Odstępuję od szerokiej debaty na ten temat. Ta debata byłaby bowiem wskazana, Panie Przewodniczący, bezwzględnie.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Bezwzględnie tak.

Dziękuję bardzo.

Czy są może jeszcze pytania do pana ministra?

Miałbym, Panie Ministrze, w związku z wystąpieniem pana ministra Jacka Sochy pewną propozycję zmiany. Rozumiem, że państwo to przedstawicie, tak?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

I kolejna sprawa, związana z uzasadnieniem do ustawy budżetowej. Tam jest kilka nieścisłości. Jeżeli przejdziemy nad tym do porządku dziennego, to później ktoś będzie się na to powoływał, a w moim odczuciu to nie jest ściśle. Na stronie 317, dotyczącej programu prywatyzacji, jest mowa o tym, że Ministerstwo Skarbu Państwa za-

mierza włączyć Zespół Elektrociepłowni Bytom, Elektrociepłownię Zabrze, Elektrociepłownię Tychy do Południowego Koncernu Energetyki, PKE. O ile wiem, idzie to osobną ścieżką prywatyzacji. W związku z tym ten dokument byłby sprzeczny z tym, co się obecnie robi. Prosiłbym o ustosunkowanie się do tego.

Następnie jest pewna nieścisłość, jeśli chodzi o program związany z prywatyzacją Grupy Energetycznej ENEA, opartej na Poznaniu. Jest mowa o tym, że zamierza się to wprowadzić w ofercie publicznej – zgoda – ale program zakłada wyodrębnienie wcześniej spółek obrotu. To nie jest prywatyzacja skonsolidowanej grupy, lecz z tej skonsolidowanej grupy miały być wydzielone spółki obrotu, które miały być poddane prywatyzacji.

Na stronie 318 jest mowa o grupie K-7. Otóż nie ma takiej grupy. Jest grupa W-5, ponieważ zostały wyłączone: Łódź teren i Łódź miasto. Nie ma zatem takiej grupy.

Na tej stronie na dole jest mowa o tym, że zgodnie z wyżej wymienionym programem do 2006 r. planowana jest prywatyzacja spółek poddanych uprzednio procesom konsolidacji. W założeniach jest o tym mowa, ale, powtarzam, po wyłączeniu, po wcześniejszej prywatyzacji spółek obrotu.

Jak się mają przedstawione kierunki prywatyzacji do przygotowywanej przez rząd strategii polityki energetycznej kraju? Jeżeli polityka energetyczna kraju będzie inna niż wynika z kierunków prywatyzacji, które zostały tutaj umocowane, to chciałbym zapytać nieładnie: co jest ważniejsze, czy to, co powstanie za chwilę, bo ma powstać do końca roku, czy to, co my przyjmujemy w tej chwili i co pan prezydent podpisał w ustawie budżetowej? To jest moje pytanie.

Proszę bardzo, jeszcze pan senator Matusiak.

### **Senator Ryszard Matusiak:**

Panie Przewodniczący, przedstawiłem ogólnikowe informacje, ale mam szczegółowe pytanie do pana ministra w tej części, dotyczące tego, co pan powiedział. Zanim rozpoczęliśmy posiedzenie, zwróciłem panu ministrowi uwagę na potrzebę wyjaśnienia tego, jaki jest dzisiaj stan poszczególnych grup energetycznych w kontekście przygotowanego programu. Takie pytanie już wcześniej zadałem. Byłoby to podstawą do wyjaśnienia sytuacji, jako że najpierw powinniśmy uaktualnić stan, a dopiero potem nad tym procedować. Zadałem pytanie dotyczące EnergiiPro, która powstała na bazie kilku zakładów energetycznych, oraz BOT jako całości. Stawiam pytanie, jak to będzie wkomponowane w strategię rozwoju kraju. To są kwestie, które wynikają z debaty i z rozmowy z panem ministrem, Panie Przewodniczący.

### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Zgoda, Panie Senatorze. My troszeczkę się przekomarzamy w tej chwili, bo ja zwróciłem uwagę na pewne nieścisłości, które są w ustawie, a pan pyta o niektóre sprawy bardziej ogólnie.

Proszę bardzo, czy są jeszcze pytania panów senatorów? Nie ma pytań.

Panie Ministrze, bardzo proszę.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Przemysław Morysiak:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!



Znalazłem się w trudnej sytuacji, jak państwo zauważyliście, bo jestem, że tak powiem, w gronie osób, które przede wszystkim odpowiadają za budżet resortu. Siłą rzeczy musiałbym być alfą i omegą w zakresie całości procesów przekształceniowych w resorcie, a jak sami panowie stwierdzili, chociażby w pytaniach, jest to ogromne zagadnienie. Do tego dochodzi kwestia gospodarowania mieniem Skarbu Państwa, co jest jeszcze szerszą kategorią.

Próbując to uporządkować, powiem, że przede wszystkim to są kierunki prywatyzacji. Niestety tego dokumentu – zwłaszcza w tym roku – polega na tym, że procesy porządkowania gospodarowania mieniem Skarbu Państwa i procesy związane z przygotowaniem zmian własnościowych są niezwykle dynamiczne, co pewnie państwo doskonale obserwują. W tym roku wydarzyło się wiele rzeczy i wiele rzeczy jeszcze się wydarzy do końca roku z tych spraw rozpoczętych, a przyszły rok będzie równie obfity, jeśli chodzi o procesy. Nie mówię o efektach, mówię o samych procesach.

Proszę zauważyć, że materiały do ustawy budżetowej przygotowuje się odpowiednio wcześniej. Sam dokument powstał około września, października, założenia powstają jeszcze wcześniej, w związku z tym na pewnych etapach nie za bardzo można dokonywać korekt. W pewnym sensie szczęściem w nieszczęściu jest to, że nazwano ten dokument kierunkami prywatyzacji, bo gdyby trzeba było przedstawiać coś bardziej konkretnego, to w dużej części mogłoby to być w pewien sposób zdezaktualizowane. Dlaczego? Dlatego że w poszczególnych sektorach, jak państwo obserwujecie, trwa ożywiona praca i analityczna, i decyzyjna, jeżeli chodzi o poszczególne programy resortowe, ich zmiany, aktualizacje i tak dalej.

Oczywiście słusznie pan przewodniczący zasugerował, aby odbyło się odrębne spotkanie na ten temat, bo wydaje mi się, że Komisja Skarbu Państwa i Infrastruktury – tak jak i Komisja Skarbu Państwa w Sejmie – powinna mieć pełny obraz sytuacji, jeśli chodzi o wszystkie procesy, tym bardziej że wiele się dzieje. Podam jeden przykład. Dzisiaj na posiedzeniu Rady Ministrów będzie rozpatrywana „Strategia prywatyzacji sektora górnictwa węgla kamiennego”. W związku z tym to, co tu jest zapisane w ujęciu kierunkowym, nie mogło być zapisane wcześniej – na etapie tworzenia kierunków prywatyzacji – w sposób bardziej szczegółowy, bo rząd nawet jeszcze tym tematem się nie zajmował, natomiast zajmuje się, jak widać, w momencie, kiedy ustawa budżetowa rozpatrywana jest w Senacie.

W pewnym sensie jest to moja odpowiedź na dużą część uwag, które przedstawił pan senator Matusiak, ponieważ de facto tak jest w wielu sektorach. Tak jest w sektorze elektroenergetycznym – te nieścisłości zaraz postaram się wyjaśnić – tak samo jest w sektorze gazowniczym. Oczywiście to ma wpływ na to, co prognozowane jest na przyszły rok, tak samo jak to, co się działo w tym roku, miało wpływ, jak państwo widzą, na fluktuację związaną z wykonaniem przychodów tego roku, bo przecież jeszcze nie tak dawno była mowa o zagrożeniu przychodów z prywatyzacji na ten rok, a dzisiaj jest to kwota brutto – tu odpowiadam wprost – powyżej 9 miliardów 500 milionów zł.

Oczywiście w znacznej mierze jest to efekt związany z PKO BP oraz dokonaniami, które miały miejsce w trakcie oferty. Tak więc, jak widać, już nastąpiła tutaj zasadnicza zmiana nastawienia i oczekiwań, de facto w trakcie paru miesięcy. W związku z tym bardzo precyzyjne prognozowanie dotyczące tego, jak to będzie wyglądało w przyszłym roku, jest trochę wróżeniem z fusów ze względu na procesy, które

się toczą, które znajdują się w fazie decyzyjnej przed przedłożeniem na posiedzeniu Rady Ministrów. To jest jeden element, na który chciałbym zwrócić uwagę.

Drugim elementem jest to, że kierunki prywatyzacji są oparte na Programie prywatyzacji majątku Skarbu Państwa do roku 2006, który przyjęła Rada Ministrów w 2003 r. Jak państwo zapewne wiecie – wynika to z porównania – w kierunkach prywatyzacji na 2005 r. i na 2004 r. są dość istotne różnice. Doszły nowe zagadnienia, między innymi dotyczące zagospodarowania mienia polikwidacyjnego. To jest nowy temat, który pojawił się obecnie w kierunkach prywatyzacji. Znacznie szerzej ujęte są kwestie gospodarowania mieniem Skarbu Państwa jako takim.

Co z tego wynika? Mamy program prywatyzacji do 2006 r., corocznie określone są kierunki prywatyzacji majątku Skarbu Państwa, tak jak na przykład na 2005 r. W kierunkach prywatyzacji, a zwłaszcza w programie prywatyzacji zasygnalizowana jest kwestia przedstawienia docelowego kształtu sektora państwowego w gospodarce. Już mówiłem w trakcie debaty sejmowej o tym, że pracujemy obecnie nad programem – założenia zostały już przedstawione – który będzie określał docelowy kształt sektora państwowego, z uwzględnieniem oczywiście informacji o tym, jak ukształtowany jest sektor państwowy w krajach Unii Europejskiej czy szerzej w Europie, bo jesteśmy w Unii Europejskiej i również z tej perspektywy należy na to patrzeć. Taki docelowy kształt opracowujemy.

Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że to ma istotne znaczenie dla tego, co zostało zapisane w kierunkach, ponieważ z założenia wynika, że jeżeli przyjmiemy, iż część podmiotów znajdzie się docelowo w sektorze państwowym, to potencjalnie zasób przewidziany do szeroko pojętej prywatyzacji automatycznie będzie większy. Nie mówię, że to będzie sprywatyzowane, mówię tylko, że zasób będzie większy. Nie mówię też, że to będzie w 2005 r., ale że w jakimś okresie będzie pole do szeroko pojętych przekształceń własnościowych.

Myślę zatem, że na kierunki prywatyzacji trzeba patrzeć troszkę od dołu, w sensie programu prywatyzacji, i trochę od góry, w sensie docelowego kształtu sektora państwowego, który dzisiaj jest w trakcie przygotowywania. Jeszcze nawet Rada Ministrów tym się nie zajęła, aczkolwiek w trakcie debaty sejmowej też była mowa o tym, abyśmy omawiany materiał o to uzupełnili. Oczywiście to jest niemożliwe, ponieważ tu chodzi o kierunki prywatyzacji, a tam chodzi o znacznie szerszy zakres czy o zakres wykraczający poza tę kwestię, ale trzeba na to zwracać uwagę.

Wszystkie te determinanty powodują, że na dobrą sprawę dzisiaj możemy mówić o wielu kwestiach, ale nie jesteśmy w stanie niektórych spraw przesądzić. Na przykład w kierunkach prywatyzacji nie mówi się szerzej o sektorze ubezpieczeniowym. Państwo tego nie znajdziecie. To, że w tej chwili trwa dyskusja nad rozwiązaniem problemu dotyczącego sporu arbitrażowego i PZU, wszyscy oczywiście wiedzą, ale w zależności od tego, jaki będzie efekt tej dyskusji, albo będziemy mówić o określonych działaniach związanych z przekształceniami własnościowymi w przyszłym roku, albo nie w tym zakresie. I albo w związku z tym będzie można mówić o przychodach z prywatyzacji w tym zakresie, albo nie.

Następna sprawa, którą tutaj poruszono, dotyczy sektora gazowniczego. Jest mowa o programie, który dotyczy gazu, ale też już na tym etapie wiadomo, czego nie było wiadomo w październiku czy we wrześniu, że będzie mowa o przekształceniach własnościowych w PGNiG w przyszłym roku.

Wobec tego myślę, że tego typu tematy, jak słusznie powiedział pan przewodniczący, wymagają odrębnego posiedzenia, bo to nie jest kwestia streszczenia w ciągu piętnastu minut. W tak krótkim czasie mogę tylko pokazać pewne mechanizmy uzasadniające, dlaczego zostało to tak zapisane, a nie inaczej, dlaczego jest mowa o grupie K-7, podczas gdy de facto można mówić o grupie W-5, aczkolwiek zdradzę, że cały czas trwają dyskusje dotyczące tego, czy to ma być jednak grupa K-7, czy grupa W-5, czy w ramach grupy W-5, przepraszam, czy w ramach tych dwóch wyłączonych, jeśli chodzi o Łódź ma być jeden, czy dwa. Takie dyskusje czy analizy w tej chwili trwają.

W związku z tym nie można niczego przesądzać. Wobec tego nie odpowiem na pytania w szerszym zakresie niż odpowiedziałem, bo byłbym niepoważny, gdybym coś więcej próbował państwu na ten moment przekazać. Natomiast wydaje się, że debata o całym programie jest jak najbardziej na miejscu, notabene Komisja Skarbu Państwa Sejmu taką debatę już odbyła, więc myślę, że to jest jak najbardziej słuszny wniosek.

Teraz odniosę się do wymienionych trzech elementów dotyczących uwarunkowań procesu prywatyzacji. Niestety to jest grupa ryzyk, które były przedstawiane wcześniej i które, wydaje się, mogą być aktualne w 2005 r. Tu są zaznaczone przy tych ryzykach potencjalne zdarzenia, które można by było pod to podciągnąć. Nie ukrywajmy, że w momencie, kiedy mówimy o dokapitalizowaniu Kompanii Węglowej – a przypominam, że nadal aktualny jest temat: ile i kiedy – to oznacza to dokapitalizowanie czymś konkretnym, a więc trzeba postawić pytanie: czym. Jeżeli mają to być aktywa płynne czy niepłynne w postaci akcji, to automatycznie ten zasób nie mieści się w możliwościach prywatyzacyjnych...

### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Przepraszam bardzo, Panie Ministrze.

Rzeczywiście omówimy to na osobnym posiedzeniu. Jeśli można by było, prosiłbym, aby odnieść się konkretnie do budżetu, do poprawek, które również pan minister Socha zgłosił. Była zgłoszona uwaga, że chodzi o załącznik nr 5, a nie o załącznik nr 4 w tym piśmie. Będziemy nad tym głosować. To jest konkretna poprawka. Czy do tego chcielibyście państwo wnieść propozycje bądź odpowiedzieć na to pytanie? Rozumiem, że ustawa budżetowa raz w formie zapisu, drugi raz w formie uzasadnienia jest nam przedłożona przede wszystkim w celu uzasadnienia, jakie są kierunki. W związku z tym musimy się w jakiś sposób odnieść, czy popieramy, czy nie popieramy.

Zwróciłem uwagę na pewną niespójność między tym, co jest przyjęte przez Radę Ministrów, a tym, co tutaj się planuje, po to, żebyście państwo mogli zauważyć i żeby było powiedziane, czy jest sprzeczność, której dotyczyło moje pytanie. Co jest ważniejsze: czy to, co przyjęła Rada Ministrów, czy to, co zawarte jest w kierunkach prywatyzacji, bo jeżeli są takie kierunki, a wcześniej Rada Ministrów przyjęła co innego, to jest sprzeczność i wymaga to wyjaśnienia. A jeżeli Rada Ministrów czegoś nie przyjęła, natomiast jest wskazany kierunek, chociażby w związku ze strategią, to możemy się tylko odnieść do tego, że nam ten kierunek nie pasuje, i tylko tyle, bo nic więcej do tego uzasadnienia nie wniesiemy.

Prosiłbym, aby pan minister ewentualnie w dwóch zdaniach na to odpowiedzieć, bo rozumiem, że najważniejsze na dzień dzisiejszy jest to, czy coś z jakiegoś działu należy przenieść do innego, czy dana kwota jest właściwa, czy jest jakiś błąd, czy Ministerstwo Skarbu Państwa uważa w odniesieniu do swojego własnego budżetu, że po-

winniśmy coś zmienić, bo to przecież jest państwa budżet i do tego też powinniśmy się odnieść. W takim duchu procedowalibyśmy. Natomiast zrobimy osobne spotkanie i zostanie przedstawione to, co pan minister zamierza. Dziękuję.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa  
Przemysław Morysiak:**

Nie zamierzałem mówić dłużej. Chciałbym zaproponować w związku z tym, co pan przewodniczący powiedział, przyjęcie formuły, jaką przyjął Sejm, to znaczy, Sejm przedyskutował kierunki prywatyzacji i przyjął je tak, jak zostały zaproponowane, uznając, że to są właśnie kierunki, i mając świadomość, że w zakresie różnych sektorów jest duża dynamika: w jednych mniejsza, w innych większa – podałem przykład górnictwa węgla kamiennego. W tym momencie wszystko może się zmienić w zależności od tego, co przyjmie Rada Ministrów. Jak państwo widzicie, są tu włączone różne opracowania zespołów, ale zespół to nie państwo i to nie Rada Ministrów. Natomiast taki jest etap. Tak więc to jest tylko pewien sygnał, że coś się dzieje w tym zakresie. Proszę mi wierzyć, Sejm taką formułę przyjął.

Natomiast jeżeli można, to pani dyrektor Boniuszko uzasadni zmiany, o których mowa, pana ministra Sochy.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

**Dyrektor Generalny w Ministerstwie Skarbu Państwa  
Elżbieta Boniuszko:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Zmiany są czysto techniczne i wynikają z tego, że Sejm, formułując zapisy, troszeczkę przedobrzył i nie tak to zapisał technicznie, jak powinno być. Mianowicie w załączniku nr 4 – Plan funduszu celowego, który dotyczy funduszu restrukturyzacji...

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Pani Dyrektor, chodzi o załącznik nr 5. Tam jest pomyłka w tym piśmie.)*

Tak, w załączniku nr 5 dotyczącym funduszu restrukturyzacji błędnie wprowadzono zapis „budowa zbiornika wodnego”, dlatego że Ministerstwo Skarbu Państwa nie będzie budowało tego zbiornika, lecz jedynie dofinansuje jego budowę. W związku z tym wyrazy „budowa zbiornika wodnego” trzeba zastąpić wyrazami „dofinansowanie budowy zbiornika wodnego”, ponieważ z tego środka my, zgodnie z wolą parlamentu, dofinansujemy budowę tego zbiornika. To jest jedna poprawka.

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Przemysław Morysiak: To wynikło w trakcie prac.)*

Tak, wynikło to w trakcie prac.

Druga poprawka dotyczy zmiany paragrafu, który został błędnie przywołany w tym przypadku, ponieważ to dofinansowanie nie będzie w naszym planie budżetowym wydatkiem inwestycyjnym, lecz będzie dofinansowaniem ze środka celowego. Trzeba wobec tego zastąpić paragraf 6110 paragrafem 6260. To są dwie poprawki, które mają charakter czysto techniczny.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Czy do tych poprawek ktoś z członków komisji ma ewentualnie zapytania, uwagi?

Proszę bardzo.

**Senator Włodzimierz Łęcki:**

Mam pytanie: o jaki zbiornik chodzi? O zbiornik Świnna Poręba?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Przemysław Morysiak: Tak.*)

**Dyrektor Generalny w Ministerstwie Skarbu Państwa**

**Elżbieta Boniuszko:**

Chodzi o zbiornik Świnna Poręba. Zgodnie z wolą parlamentu z naszego środka: funduszu celowego dotyczącego restrukturyzacji, mamy przeznaczyć na ten cel 110 milionów zł.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

To jest w budżecie. Rozumiem, że poddamy to za chwilę pod głosowanie.

Proszę bardzo, czy są jeszcze jakieś pytania, uwagi do przedstawicieli Ministerstwa Skarbu Państwa związane z tą częścią budżetu, którą analizujemy?

(*Senator Włodzimierz Łęcki: Panie Przewodniczący...*)

Proszę bardzo.

**Senator Włodzimierz Łęcki:**

Mam pytanie: na której to jest stronie w ustawie budżetowej?

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

To jest w załączniku nr 5.

(*Głos z sali: Załącznik nr 5, strona 24.*)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Przemysław Morysiak:*

Pan podaje... My mamy egzemplarz z Sejmu.)

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

W naszych przepisach jest oznaczenie: 5/24.

(*Głos z sali: Tak, 5/24.*)

Tak jest, na dole, 5/24. W górnej części jest napisane: Plan finansowy funduszu restrukturyzacyjnego. Inne oznaczenia były w projekcie i inne są tu.

Rozumiem, że nie ma uwag, pytań.

Przejmuję poprawki ministerstwa i poddam je pod głosowanie.

Kto jest za przyjęciem poprawki pierwszej oraz poprawki drugiej, która jest poprawką techniczną, proszę podnieść rękę. (6)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

W takim razie problematykę związaną z częścią 36 uważam za zakończoną.

Chciałbym serdecznie podziękować przedstawicielom Ministerstwa Skarbu Państwa. Dziękuję panu ministrowi, pani dyrektor, panu dyrektorowi.

Ustalimy termin spotkania, abyśmy mogli na nim przybliżyć wszystkie problemy, o których tutaj wcześniej była mowa.

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Przemysław Morysiak: Myślę, że będzie pełny sztab z Ministerstwa Skarbu Państwa, włącznie z ministrem Sochą.)*

*(Senator Włodzimierz Łęcki: Ponieważ pan minister Socha jeszcze się z nami nie spotkał, więc dobrze by było, żeby znalazł trochę czasu.)*

Dobrze, zorganizujemy to spotkanie.

Jeszcze kolega senator Ryszard Matusiak.

**Senator Ryszard Matusiak:**

Panie Przewodniczący, przed odejściem pana ministra mam pytanie. Chodzi o FWP. Zgodnie z orzeczeniu trybunału mienie FWP winno być w zasobach majątku Skarbu Państwa. Jakie jest stanowisko Skarbu Państwa w tej sprawie? Orzeczenie trybunału było bowiem ostatnio.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Proszę bardzo.

**Dyrektor Generalny w Ministerstwie Skarbu Państwa  
Elżbieta Boniuzsko:**

Panie Przewodniczący, ponieważ uczestniczyłam w posiedzeniu tej komisji, pozwolę sobie udzielić odpowiedzi.

Panie Senatorze, Ministerstwo Skarbu Państwa, stosownie do wyznaczenia nas przez pana premiera, zobligowane zostało do opracowania projektu ustawy o przejęciu mienia FWP na własność Skarbu Państwa. Równocześnie z własnej inicjatywy podjęliśmy czynności związane z zabezpieczeniem tego majątku, żeby w cudowny sposób się on nie rozpląnął.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Serdecznie dziękuję.

Życzę państwu i wszystkim w ministerstwie zdrowych i wesołych świąt oraz szczęśliwego Nowego Roku.

*(Głos z sali: I dużego budżetu.)*

Także dużego budżetu.

*(Głos z sali: Jeszcze większego?)*

*(Głos z sali: Pewnie, przecież co to jest za budżet.)*

Przechodzimy teraz do części 76 „Urząd Regulacji Telekomunikacji i Poczty”.

Pan senator Józef Sztorc, proszę bardzo.

Czy są jakieś uwagi do tej części budżetu?

**Senator Józef Sztorc:**

Panie Przewodniczący!

Myślę, że nie ma wielu uwag do tej części budżetu. Budżet Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty jest troszeczkę okrojony, tak jak budżet ubiegłego roku. Z pisma pana prezesa urzędu wynika, że do pełnej realizacji zadań brakuje 2 milionów 615 tysięcy zł, ale myślę, że nikt z państwa senatorów – przynajmniej na razie mam taką wiedzę – nie upomina się za bardzo o ten urząd, tak że ja osobiście również nic do tego nie wnoszę. Myślę, że na miarę budżetu naszego państwa jest to budżet w miarę dobry. I to tyle, chyba że zostaną przedstawione jakieś poprawki na plenarnym posiedzeniu Senatu, to wówczas będziemy się nad tym głowić.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Rozumiem, że ja będę prezentował stanowisko komisji po dzisiejszym posiedzeniu w Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych. Nasze poprawki będą przyjmowane przez tę komisję, ale oczywiście każdy z senatorów ma prawo zgłosić poprawki również na posiedzeniu Senatu. Natomiast komisją przygotowującą stanowisko jest Komisja Gospodarki i Finansów Publicznych. My prezentujemy na posiedzeniu komisji gospodarki stanowisko naszej komisji.

Rozumiem, że nie ma uwag do budżetu Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty, jest tylko prośba, abyśmy przy nim nie majstrowali w tym sensie, aby nie przenosić stąd jakichkolwiek środków finansowych. Możemy bowiem i w tę stronę procedować, ale podejrzewam, że taka jest wola pana senatora Sztorca, aby to nie było w tę stronę.

*(Senator Józef Sztorc: Tak jest.)*

Tak, nie w tę stronę.

Czy pan prezes miałby jakieś uwagi?

Proszę bardzo.

**Dyrektor Generalny w Urzędzie Regulacji Telekomunikacji i Poczty  
Andrzej Chrzanowski:**

Andrzej Chrzanowski, dyrektor generalny – w imieniu pana prezesa Grabosia.

Mogę tylko wyrazić życzenie, aby Wysoka Komisja rzeczywiście nie majstrowała – cytując słowa pana przewodniczącego – przy tym budżecie. Prezes zdaje sobie sprawę, że ten budżet jest wyrazem możliwości rządu na dziś. Na pewno nie jest to budżet w pełni satysfakcjonujący, uwzględniając nowe zadania prezesa, które wynikają z ustawy – Prawo telekomunikacyjne, która weszła w życie we wrześniu tego roku. Z tym wiąże się to uzupełniające pismo pana prezesa do pana przewodniczącego informujące o ocenie sytuacji.

Natomiast na dziś musimy się pogodzić z sytuacją, która wynika z możliwości finansów publicznych, choć liczymy na to, że w przyszłym roku, już po przyjęciu budżetu, rząd i minister finansów być może znajdą dodatkowe środki na wsparcie tych zadań, które są zagrożone, a które są niezwykle istotne z punktu widzenia oczekiwań i konsumentów, i podmiotów tego rynku, dotyczących efektów działalności regulacyjnej prezesa urzędu. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Czy są pytania?

Moje pytanie do pana dyrektora byłoby takie. W ostatnim czasie – oczywiście to nie jest, nieładnie mówiąc, działka pana dyrektora, pana prezesa Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty – są poważne zakłócenia w znalezieniu wspólnego języka w przypadku poczty. Szykuje się restrukturyzacja tejże poczty. Czy państwo macie – tak jak Urząd Regulacji Energetyki ma stosowne stanowisko wobec niektórych zapisów w przypadku restrukturyzacji energetyki – ocenę programu restrukturyzacji poczty? Zamierzamy wrócić do tego tematu na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury – już raz ten temat był omawiany – aby ocenić, czy zmierza to w dobrą stronę.

Proszę bardzo.

**Dyrektor Generalny w Urzędzie Regulacji Telekomunikacji i Poczty  
Andrzej Chrzanowski:**

Chętnie odpowiem panu przewodniczącemu i Wysokiej Komisji na to pytanie, choć nie należy to bezpośrednio do moich kompetencji. Na jednym z ostatnich posiedzeń Komisji Infrastruktury Sejmu pan prezes, a właściwie w imieniu prezesa pan prezes Płodzień, zastępca prezesa do spraw rynku usług pocztowych, przedstawił informację i stanowisko prezesa w sprawach dotyczących problemów wynikających z planów restrukturyzacji poczty.

Zgodnie z ustawą – Prawo pocztowe prezes jest pozbawiony instrumentów bezpośredniego nie tyle wpływu ile zajmowania stanowiska wobec tych problemów. Było to sygnalizowane przez prezesa w czasie prac nad ustawą – Prawo pocztowe, że w odróżnieniu od postanowień odnośnej dyrektywy Unii Europejskiej i praktyk regulacyjnych innych krajów członkowskich Unii prezes URTiP jest pozbawiony takich instrumentów. Niemniej mamy pełną ocenę sytuacji w związku z faktem dokonywania okresowej oceny rynku pocztowego. Ta ocena została przedstawiona na spotkaniu Komisji Infrastruktury.

Zdaniem prezesa urzędu obecnie priorytetem dla kierownictwa Poczty Polskiej jest nowelizacja ustawy o państwowym przedsiębiorstwie użyteczności publicznej Poczta Polska i uzyskanie przez kierownictwo poczty odpowiednich instrumentów wpływu na sytuację w przedsiębiorstwie, uczytelnienie tej sytuacji, wpisanie tego w bardziej czytelne z punktu widzenia odpowiedzialności możliwości ponoszenia odpowiedzialności przez zarząd. Niewątpliwie w ocenie prezesa URTiP konieczna jest możliwie szybka, akceptowana przez odpowiednie organy nadzoru państwa, restrukturyzacja Poczty Polskiej, ponieważ poczta bardzo istotnie traci obecnie w stosunku do innych konkurentów.

Nadal jest obszar chroniony, ale to jest tylko kwestia czasu, kiedy ze względu na zasady przyjmowane przez Unię Europejską ten obszar przestanie podlegać ochronie. Jeśli ta tendencja miałaby się utrzymać, to istnieje ogromne niebezpieczeństwo, że w czasie odroczonym nastąpi bardzo trudny okres dla poczty i oczywiście skutki nie będą dotyczyły wyłącznie poczty, bo ze względu na wielkość zatrudnienia na poczcie skutki działalności tego przedsiębiorstwa dla całego kraju będą potencjalnie groźne



w wielu obszarach: i socjalnym, i bezpośrednio związanym z koniecznością zapewnienia usług pocztowych na właściwym poziomie.

Tak więc jeśli takie będzie życzenie państwa i zostanie wysłane do prezesa zaproszenie na posiedzenie komisji, to z pewnością będą przedstawione w znacznie konkretniejszej formie ocena i stanowisko prezesa.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo panu dyrektorowi.

Serdecznie w takim razie dziękuję i życzę zdrowych, wesołych świąt oraz szczęśliwego Nowego Roku.

*(Dyrektor Generalny w Urzędzie Regulacji Telekomunikacji i Poczty Andrzej Chrzanowski: Dziękujemy. I wzajemnie.)*

Proszę przekazać pozdrowienia kierownictwu.

*(Dyrektor Generalny w Urzędzie Regulacji Telekomunikacji i Poczty Andrzej Chrzanowski: Dziękuję serdecznie.)*

*(Głos z sali: Będą zadowoleni.)*

*(Dyrektor Generalny w Urzędzie Regulacji Telekomunikacji i Poczty Andrzej Chrzanowski: Jeszcze ostateczne decyzje Senatu nie zapadły.)*

Tak jest, ale optymizm może być i zapewne będzie.

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do części 71 „Urząd Transportu Kolejowego”.

Osobą przygotowującą uwagi do tej części był pan senator Krzysztof Szydłowski, który dzisiaj jest nieobecny, usprawiedliwiony. Pozwoliłem sobie zapoznać się z tą częścią i przygotować stosowne stanowisko. Będę chciał wnieść poprawkę, mając na uwadze fakt, że Urząd Transportu Kolejowego ma zdecydowanie zmniejszone środki finansowe przeznaczone na rok 2005, a zadań do wykonania więcej.

W związku z tym będę proponował poprawkę polegającą na tym, aby z części 39 „Transport”, z działu 600, z rozdziału 60011 przenieść do części 71 „Urząd Transportu Kolejowego”, do działu 750, do rozdziału 75001 kwotę 3 milionów zł z przeznaczeniem na wydatki bieżące. Chodzi o to, że aby wykonać planowane zadania, trzeba zatrudnić w Urzędzie Transportu Kolejowego około 42 pracowników i wobec tego muszą się znaleźć na to środki finansowe.

*(Głos z sali: Z jakiego działu nastąpi przesunięcie?)*

To jest dokładnie z działu... Jeśli można, prosiłbym Biuro Legislacyjne...

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

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

Ewa Paderewska, Ministerstwo Finansów.

Chciałabym zwrócić uwagę na to, że nakłady na drogi, które są ustalane w ustawie budżetowej, zgodnie z ustawą o finansowaniu dróg muszą stanowić nie mniej niż 12% wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Tak więc zmniejszenie nakładów na drogi nie byłoby w porządku.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Czy się mylę, że ta kwota na dzień dzisiejszy stanowi niecałe 14%? Wobec tego kwota 3 milionów zł jest mniejsza.)*

Panie Senatorze, myślę, że będziemy rozmawiać o tym w drugiej części dzisiejszego posiedzenia komisji. Tam jest przewidziane 100 milionów zł na metro, co zostało w dziwny sposób ujęte w toku prac parlamentarnych.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Rozumiem.)*

W głosowaniu w trzecim czytaniu projektu ustawy budżetowej w Sejmie dopisano do nakładów na drogi 100 milionów zł na metro.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Nie wiadomo, skąd to wziąć, rozumiem?)*

Wiadomo, że tam to jest ujęte, natomiast niewątpliwie te środki – w ten sposób zaplanowane w budżecie – nie będą mogły być wykorzystane na metro. Minister infrastruktury nie może finansować budowy metra.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Rozumiem.

W takim razie mam pytanie do Biura Legislacyjnego. Jeżeli zgłosimy poprawkę dotyczącą budżetu – nie indywidualnie, lecz jako komisja – i będziemy chcieli zmienić źródło finansowania po czasie, bo być może dzisiaj tak byśmy zapisali, a można byłoby to zmienić, to jak wtedy to by wyglądało?

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji  
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Bożena Langner:**

Musimy się zastanowić.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Ale czy wtedy cała komisja musiałaby dokonywać tej zmiany?)*

Jeżeli byłaby to poprawka komisyjna, to warto się zastanowić, czy ją wносить w takim kształcie.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Rozumiem. Jeżeli jest wątpliwej treści, to warto się zastanowić, bo wtedy musielibyśmy zmieniać jako cała komisja.

*(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Bożena Langner: Tak.)*

W takim razie mam propozycję, aby przenieść środki nie z tego działu, lecz z części 83/25 do części 71.

*(Głos z sali: Z jakiego działu?)*

To jest rezerwa celowa.

Możemy to zrobić, tak jest. Wtedy nie będzie wątpliwości, o której pani mówiła. Oczywiście i tak będzie protest, bo jeśli zabiera się z rezerwy celowej, to wiadomo, że nikt się nie cieszy, ale nie byłoby to obarczone tą uwagą. Przynajmniej tak mi się wydaje.

Proszę bardzo.

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

Chciałabym powiedzieć, że ta rezerwa jest zgłoszona przez Krajowe Biuro Wyborcze, jednostkę pozarządową. Nie była weryfikowana przez rząd przy opracowywaniu ustawy budżetowej. W trakcie prac parlamentarnych została zmniejszona, jak pamiętam, o 3 miliony 500 tysięcy zł. Krajowe Biuro Wyborcze w trakcie prac parlamentarnych zwracało uwagę na kwestię niedoszacowania środków tej rezerwy. W przypadku wyborów prezydenckich policzone zostały tylko środki na wybory, które odbędą się w jednej turze. Nie przewidziano środków na drugą turę wyborów.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Miałbym zatem pytanie do pani: wobec tego z której części mamy przesunąć środki? Bo nie przesuniemy z żadnej. Proponujemy jakieś rozwiązanie. Jeżeli jest ono sprzeczne z tym, co pani powiedziała wcześniej, to rozumiem, ale jeżeli w tamtym przypadku pani broni, to...

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

Chciałam tylko przedstawić wyjaśnienie, Panie Senatorze. Również chciałabym...

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Rozumiem, wobec tego podtrzymuję swoje stanowisko. Jeśli można, proponuję przesunąć z części 85/25 – rezerwa celowa do części 71. Proszę bardzo, aby Biuro Legislacyjne to opracowało, i za chwilę będziemy nad tym głosować.

Czy ktoś z Urzędu Transportu Kolejowego chciałby zabrać głos?  
Proszę bardzo.

**Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Bardzo przyjemnie jest zabierać głos w tak szacownym gronie. Chciałbym wesprzeć wystąpienie pana przewodniczącego, mówiąc o zadaniach, jakie ma wykonywać Urząd Transportu Kolejowego. Chciałbym powiedzieć, że ten urząd powstał w ubiegłym roku w wyniku przekształcenia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa i środki były takie, jakie były.

W związku z wejściem Polski do Unii Europejskiej powstał wymóg dostosowania polskiego prawodawstwa do drugiego pakietu kolejowego dotyczącego interoperacyjności kolei transeuropejskiej i w tym zakresie dużych prędkości, jak również prędkości konwencjonalnych. To jest jeden z bardzo istotnych elementów. Drugim elementem jest to, że akurat tak się dobrze składa, iż następuje restrukturyzacja kolei i mamy możliwość pozyskania wysokiej klasy specjalistów. Mam nadzieję, że Wysoka Komisja dostrzeże, że tego typu zadania muszą realizować specjaliści odpowiedniej klasy, jak również że należy przygotować w tym celu daną branżę.

I chciałbym serdecznie podziękować za wystąpienie pana przewodniczącego popierające naszą prośbę w tym zakresie. Serdecznie dziękuję Wysokiej Komisji i panu przewodniczącemu.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję.

To jest lobbing na rzecz głosowania za chwilę, ale dziękuję bardzo.

Czy są pytania dotyczące tej części, jeżeli chodzi o państwa senatorów?

Proszę bardzo, pan senator Ryszard Matusiak.

**Senator Ryszard Matusiak:**

Mam pytanie do pani dyrektor. Chciałbym usłyszeć odpowiedź pani dyrektor na temat środków przewidzianych na metro, bo rozproszyłem swoją uwagę. Z czego te środki zostały przekazane? Z jakiego funduszu?

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Panie Senatorze, za chwilę odbędzie się posiedzenie Komisji Infrastruktury, o którym pani również powiedziała.)*

Właśnie chciałbym usłyszeć na ten temat, bo nie wiem, czy tam nie byłoby środków, które były przeznaczone na ten cel, o którym debatujemy. Może odczytamy tę informację, jak to było?

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dobrze.

Proszę bardzo, Pani Dyrektor, o odpowiedź.

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

Zaraz odszukam, Panie Senatorze. Nie pamiętam, z czego były zwiększane środki na metro, ale zaraz to odszukam.

*(Głos z sali: Z kredytu na infrastrukturę drogową.)*

Jest taka rezerwa: kredyt na infrastrukturę drogową i portową. Tam zostały zmniejszone zaplanowane środki o 100 milionów zł i przesunięte do części 39 „Transport”.

**Senator Ryszard Matusiak:**

Czy w tym przypadku nie byłoby na przykład możliwe, aby z tych środków przeznaczyć – przepraszam, że rozmawiamy w ten sposób – na ten cel? Czy to nie służy temu samego celowi?

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

Nie, w żaden sposób.

(*Senator Ryszard Matusiak: Nie? Chciałbym mieć jasność, żebyśmy mówili otwarcie. Dziękuję.*)

W żaden sposób. Jeżeli można, powiem jeszcze kilka zdań.

(*Przewodniczący Jerzy Suchański: Proszę bardzo.*)

Wydatki Urzędu Transportu Kolejowego zostały w bieżącym roku znacząco zwiększone, o niemal 3 miliony zł. Przewidziano 30 etatów na realizację zadań z zakresu programu wykonawczego wdrażania systemu nadzoru rynku wyrobów objętych dyrektywami nowego podejścia.

Jeżeli dobrze zrozumiałam zgłoszony wniosek – a więc że te 3 miliony zł miały być przeznaczone właśnie na te zadania i na 42 etaty – to oznaczałoby to, że proponowana jest średnia, łącznie z pochodnymi, wynosząca niemal 6 tysięcy zł. Obecnie przeciętne wynagrodzenie w tym urzędzie wynosi – o ile dobrze pamiętam, ale myślę, że w razie czego panowie mnie poprawią – 2 tysiące 700 zł lub 2 tysiące 800 zł na osobę miesięcznie, czyli zaproponowane przeciętne wynagrodzenie jest o 80% wyższe.

Dziękuję bardzo.

#### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Jest prośba o wyjaśnienie.

Proszę bardzo.

#### **Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Rzeczywiście pani dyrektor ma rację, natomiast chciałbym dodać jedno, że odpowiednik naszego urzędu w Niemczech zatrudnia dziesięć razy więcej osób niż zatrudnia się u nas, a my zatrudniamy 140 osób, natomiast tam kolej nie jest dziesięć razy większa. W związku z tym w tej chwili budujemy zaplecze i tworzymy – jak już powiedziała pani dyrektor – system oceny rynku, spraw związanych z nadzorem technicznym nad bezpieczeństwem. To jest sprawa związana z wydawaniem świadectw bezpieczeństwa na wyroby, jak również prezes urzędu został zobligowany jako organ wyspecjalizowany do oceny zgodności wyrobu. W związku z tym wymagania są bardzo wysokie, jeżeli chodzi o kwalifikacje pracowników. Może to tak wyglądać, że to jest średnia zawyżona, ale życie wszystko koryguje i okazuje się, że nie zawsze jest tak dobrze, jak nam się wydawało.

#### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję.

Mam jeszcze jedno pytanie do państwa z Urzędu Transportu Kolejowego. Mam tu zanotowane, że na 2005 r. przewidziane jest 12 milionów 731 tysięcy zł, a w 2004 r. było 14 milionów 600 tysięcy zł, to znaczy, że na rok przyszły zaplanowana jest mniejsza kwota. Czy się mylę? Kwota przyznana w 2004 r. wynosiła 14 milionów 680 tysięcy zł?

(*Pełniący Obowiązki Dyrektor Biura Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Zbigniew Palczewski: Tak jest.*)

**Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski:**

Dokładnie, a po zmianach wynosi 12 milionów 731 tysięcy zł.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

A tu jest 12 milionów 731 tysięcy zł.

(*Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski: Tak jest.*)

Rozumiem więc, że w 2005 r. jest mniejsza kwota.

(*Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski: Tak jest.*)

Czy może źle odczytuję?

**Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski:**

Tak wynika z naszych dokumentów.

(*Przewodniczący Jerzy Suchański: Tak jest podane w materiałach.*)

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

12 milionów 731 tysięcy zł w 2005 r.

(*Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Budżetowej w Ministerstwie Finansów Ewa Paderewska: Tak, a w roku 2004...*)

(*Przewodniczący Jerzy Suchański: ...14 milionów 600 tysięcy zł.*)

14 milionów 680 tysięcy zł.

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

Plan po zmianach na koniec czerwca wynosił 12 milionów 254 tysiące zł.

(*Pełniący Obowiązki Dyrektor Biura Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Zbigniew Palczewski: 14 milionów 680 tysięcy zł.*)

(*Przewodniczący Jerzy Suchański: Właśnie, pani była uprzejma wcześniej powiedzieć, że plan jest zwiększony, a z materiałów, które mam, wynika, że jest zmniejszony.*)

(*Pełniący Obowiązki Dyrektor Biura Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Zbigniew Palczewski: Jest zmniejszony.*)

Panie Senatorze, nie wiem, widocznie zostałam niezrozumiana. Powiedziałam, że w 2004 r. w trakcie wykonywania budżetu wydatki Urzędu Transportu Kolejowego zostały zwiększone o niemal 3 miliony zł na realizację zadań z zakresu systemu nadzoru rynku, w tym zwiększono liczbę etatów o 30 etatów. To zostało potraktowane jako wydatek trwały, który będzie ponoszony przez kolejne lata – zadania te będą realizowane w sposób ciągły – i wzięte zostało pod uwagę przy konstrukcji projektu ustawy budżetowej na rok 2005. Dokładnie chodzi o kwotę 2 milionów 989 tysięcy zł.

Nie znam, powiem szczerze, nie pamiętam takiej decyzji, która zwiększałaby o kolejne 2 miliony zł budżet Urzędu Transportu Kolejowego, ale jeżeli tak było, to niewątpliwie mógł to być jedynie wydatek jednorazowy ponoszony w tym roku.

(*Głos z sali: Tak jest.*)

Wobec tego nie może to stanowić bazy porównawczej do konstrukcji kolejnych budżetów. Ze sprawozdań z wykonania budżetu za bieżący rok wynika, że przyznane

środki na zwiększenie zatrudnienia nie zostały wykorzystane w pełni, bo w urzędzie ciągle utrzymuje się pewna liczba wakatów.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Proszę bardzo, pan senator Sztorc jeszcze chce się wypowiedzieć.

**Senator Józef Sztorc:**

Chcę zauważyć i powiedzieć panom z urzędu, że panowie przedstawiciecie ciekawy pogląd. Niemcy to są Niemcy, a na razie koleje w Polsce co roku mniej przewożą towarów oraz pasażerów i co roku zamyka się ileś – nie chcę strzelać, jeśli chodzi o liczbę – linii kolejowych. To byłoby nienormalne, gdyby urząd się rozrastał, a kolej się kurczyła. Trzeba będzie się temu problemowi dokładnie przyjrzeć. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze pytania?

Czy przedstawiciel Urzędu Transportu Kolejowego zechce zabrać głos?

**Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski:**

Tak, jeżeli mogę. Rzeczywiście pan senator ma rację, że trudno się porównywać z Niemcami, ale chciałbym powiedzieć, że kolej polska była jedną z trzech największych kolei w Europie. Faktycznie w tej chwili nasza kolej przeżywa pewien regres, ale ja chciałem tylko powiedzieć o wielkości urzędu i o dużych wymaganiach, jakie stawia się urzędowi regulatorów w transporcie.

W związku z tym nie ze względu na kokieterię chciałbym powiedzieć o tym, że tam jest zatrudnionych dziesięć razy więcej osób, ale po prostu chciałbym powiedzieć, że tworzymy pewien potencjał i jesteśmy zobowiązani, zobligowani do dokonywania kontroli oceny zgodności wyrobów u producenta. Wobec tego nasi przedstawiciele w każdym zakładzie wykonującym wyroby dla kolei będą musieli dokonywać oceny zgodności, co obecnie rzeczywiście robimy.

Odpowiem jeszcze pani dyrektor, że może nie wszystkie etaty zostały obsadzone, ale musieliśmy przygotować bardzo poważne zadania związane właśnie z oceną zgodności. Ustawa, która nas zobligowała do tego zadania, spowodowała, że musieliśmy przygotować ludzi i przeprowadzić szkolenia, jak również nawiązać pewną współpracę z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów. W związku z tym cały czas utrzymywaliśmy i utrzymujemy kontakt z tym urzędem ze względu na realizację zadań związanych z oceną zgodności.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Przed głosowaniem chciałbym się upewnić, czy dobrze rozumiem treść wszystkich wypowiedzi. W Urzędzie Transportu Kolejowego limit zatrudnienia wynosi sto

siedemdziesiąt pięć etatów. Macie państwo dzisiaj osoby zatrudnione na stu trzydziestu etatach.

*(Pełniący Obowiązki Dyrektora Biura Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Zbigniew Palczewski: Na stu dwudziestu pięciu etatach.)*

Na stu dwudziestu pięciu etatach? Mam informację, że to jest sto trzydzieści etatów.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Sto trzydzieści etatów. O te parę etatów nie będziemy się kłócić. Jeżeli Senat uznałby poprawkę za słuszną, a Sejm by to podtrzymał, to środki te byłyby wykorzystane na realizację przez czterdziestu dwóch fachowych pracowników zadań, które zostały na was dodatkowo nałożone. Czy dobrze rozumiem?

*(Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski: Tak.)*

Skoro tak, to za zadaniami powinny pójść pieniądze. Jeżeli pieniędzy nie ma, to nie wiem, czy wykonacie dodatkowe zadania bez zatrudnienia 42 pracowników.

**Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski:**

Na pewno jest to wielki, wielki problem, bo już to przerabialiśmy w tym roku. Muszę państwu powiedzieć, że to są rzeczy, które praktycznie przekraczają możliwości realizacyjne.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Panie Prezesie, rozumiem również Wysoką Komisję, bo na rozwój administracji nie jesteśmy chętni dawać środków finansowych, natomiast na realizację zadań wynikających z czegoś, to oczywiście tak. Jeżeli miałyby to być wykorzystane tylko na podwyżki płac, to nie ma to sensu, ale jeżeli jest to niezbędne do zatrudnienia ludzi, którzy mają wykonać konkretne zadania związane z bezpieczeństwem pracy w kolejnictwie, to ja bym tę poprawkę podtrzymał.

Czy tak należy to rozumieć?

**Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski:**

Tak.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dobrze, będziecie się z tego ewentualnie tłumaczyć, gdyby się okazało, że nie jest to do końca prawdziwe.

Proszę bardzo, pan senator Sergiusz Plewa.

**Senator Sergiusz Plewa:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Pytanie dodatkowe: czy jeśli chodzi o te etaty, które były planowane i nie zostały wykorzystane, jest zaplanowany fundusz płac?



**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Proszę bardzo, Panie Prezesie.

**Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski:**

Tak, był zaplanowany.

(*Senator Sergiusz Plewa: Dziękuję.*)

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję.

Czy są pytania? Nie ma.

Kto jest za przyjęciem poprawki, którą zgłosiłem wcześniej, proszę podnieść rękę? (8)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Dziękuję bardzo Urzędowi Transportu Kolejowego. Życzę zdrowych i wesołych świąt oraz szczęśliwego Nowego Roku. Proszę zadbać o bezpieczeństwo transportu kolejowego.

**Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Andrzej Maciejewski:**

Panie Przewodniczący, Szanowna Komisjo, chciałbym serdecznie podziękować w imieniu prezesa urzędu i naszym, moim i dyrektora Palczewskiego. Państwu również życzymy wesołych świąt.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Panie Prezesie, jest to nasze stanowisko, które będziemy prezentować na posiedzeniu Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych. Tam będziemy dalej walczyć o te sprawy.

Ogłaszam pięciominutową przerwę na wyjście jednej i wejście drugiej ekipy.

*(Przerwa w obradach)*

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Wznawiam posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Chciałbym bardzo mile przywitać podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury pana Witolda Górskiego. Witam serdecznie.

Witam także przybyłych z panem ministrem dyrektorów odpowiedzialnych za finanse.

Bardzo serdecznie witam również prezesa Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA pana Andrzeja Wacha wraz z ekipą ludzi mu towarzyszących.

Witam przedstawicieli Ministerstwa Finansów oraz wszystkich przybyłych na dzisiejsze posiedzenie komisji.

W drugiej części dzisiejszego posiedzenia poświęconego rozpatrzeniu ustawy budżetowej rozpatrujemy budżet Ministerstwa Infrastruktury – część 18 „Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa”.

Do wystąpienia przygotowali się panowie senatorowie Włodzimierz Łęcki i Sergiusz Plewa. Bardzo proszę, który z panów senatorów chciałby zabrać głos?

Pan senator Włodzimierz Łęcki, proszę bardzo.

**Senator Włodzimierz Łęcki:**

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie! Szanowni Goście!

Będę referował krótko, jako że i kwota, o której mówimy, jest w stosunku do budżetu państwa niewielka. Jest to 1 miliard 150 milionów zł. Kwota ta jest mniejsza o ponad 10% od kwoty przewidzianej w tej samej części w budżecie ubiegłorocznym. W zasadzie przewidziana jest ona na wydatki związane z bieżącym utrzymaniem instytucji. Natomiast jeśli chodzi o wydatki programowe, to chciałbym nieco szerzej powiedzieć o dwóch pozycjach w dwóch rozdziałach.

Pierwsza sprawa dotyczy Funduszu Termomodernizacji, który został zwiększony o 225% – z 40 milionów zł do 90 milionów zł. Pozwalam sobie podawać kwoty zaokrąglone, nie podaję kwot detalicznych. Jest to bardzo znaczące. Myślę, że jest to między innymi efekt naszych sugestii z roku ubiegłego. Pamiętam, iż zwracałem uwagę na to, że kwota 40 milionów zł w roku ubiegłym była wysoce niewystarczająca. Chcę powiedzieć, że aczkolwiek duża część budynków poddana została już procesowi termoizolacji, to jednak sporo budynków – jak przed chwilą w dyskusji zwracał na to uwagę kolega Sergiusz Plewa – należących do biedniejszych spółdzielni, których nie było stać na udział własny, nadal jest nieocieplonych. Zmiana w tym przypadku jest niewątpliwie rzeczą pozytywną.

Natomiast mam pytanie do pana ministra Górskiego dotyczące Krajowego Funduszu Mieszkaniowego. W budżecie na 2004 r. kwota w tym przypadku wynosiła 450 milionów zł, natomiast w budżecie na rok przyszły przewidziane jest niecałe 160 milionów zł, co stanowi zaledwie 35% obecnego budżetu. Budownictwo mieszkaniowe w Polsce ma, generalnie rzecz biorąc, dwa oblicza: po pierwsze, jest to budownictwo indywidualne, które rozwija się obecnie w sposób bardzo znaczący, jeśli nie dynamicznie, po drugie, jest to budownictwo ludzi uboższych, wspierane do tej pory z Krajowego Funduszu Mieszkaniowego. Tak znaczne zmniejszenie kwoty może grozić kolejną recesją czy kolejnym ograniczeniem budownictwa dla osób mniej zamożnych.

Pozostałe kwoty nie budzą obiekcji. Trzeba by było to bardzo głęboko analizować. Rozumiem, że zmiany – niektóre in plus, niektóre in minus, notabene więcej jest in minus – dokonane zostały w wyniku bardzo dokładnego rozeznania sprawy. Konkretne pytanie dotyczy Krajowego Funduszu Mieszkaniowego: dlaczego został tak bardzo zmniejszony?

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Zanim udzielię głosu panu ministrowi, poproszę o zabranie głosu pana senatora Sergiusza Plewę.

Proszę bardzo.

**Senator Sergiusz Plewa:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Zgodnie z tym, co powiedział mój przedmówca, pan senator Łęcki, pierwsza pozycja, którą zreferował, w zasadzie nie budzi większych wątpliwości, chociaż niedobór środków w tym przypadku wynosi około 100 milionów zł, biorąc pod uwagę zapotrzebowanie. W związku z tym – nie rozszerzając tematu – mam pytanie: czy istniałaby możliwość uzupełnienia tych środków, jako że termorenowacja przynosi bardzo pozytywny efekt w postaci oszczędności ciepła, a tym samym zmniejszenia opłat za mieszkania, co jest istotne dla dużej części ubogich mieszkańców.

Mam też pytanie dotyczące TBS i budownictwa lokatorskiego dla osób średnio bogatych i mniej zamożnych. Z jakich środków ten fundusz będzie uzupełniany? Nie przypuszczam bowiem, żeby wielkość stanowiąca 35% zapotrzebowania zabezpieczała potrzeby związane z budownictwem mieszkaniówki.

Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Panowie senatorowie zadali pytania, a zatem prosiłbym pana ministra, aby zechciał pan ewentualnie odnieść się do kwestii budżetu i do pytań.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przepraszam, że tak wiele osób od nas przyszło, ale widać, że resort jest duży. Omawiamy dzisiaj cztery działy: budownictwo, gospodarkę przestrzenną i mieszkaniową, gospodarkę morską, łączność i transport, i z tym wiąże się fakt tak szerokiej naszej reprezentacji. Prosiłbym, żeby do pytań, które panowie senatorowie zadali, związanych z finansowaniem budownictwa, z problemami budownictwa, ustosunkował się pan Dowiat-Urbański, dyrektor Departamentu Finansowania Budownictwa Mieszkaniowego.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Panie Dyrektorze, proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Mieszkalnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Dobrosław Dowiat-Urbański:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Rzeczywiście kwota 157 milionów zł, jaka jest przewidziana w ustawie budżetowej na przyszły rok, stanowi niecałe 35% kwoty, którą zasililiśmy Krajowy Fundusz Mieszkaniowy w tym roku. Globalne zmniejszenie limitu wydatków w części 18 o po-

nad 10% musiało znaleźć odzwierciedlenie w zmniejszeniu kwot w poszczególnych pozycjach.

Dlaczego zmniejszono o tak dużą kwotę środki na KFM? Otóż szukaliśmy i wybieraliśmy do zmniejszenia takie pozycje, w przypadku których, po pierwsze, redukcja finansowania nie zagrazi regulowaniu zobowiązań Skarbu Państwa, po drugie, ograniczenie finansowania nie będzie miało zbyt daleko idących skutków, to znaczy, nie będzie ryzyka całkowitego zatrzymania funkcjonowania danego instrumentu.

Oczywiście nie chcę przekonywać państwa, że mniej oznacza lepiej, jeśli chodzi o dotację do KFM, chciałbym jednak zwrócić uwagę na to, że już od dłuższego czasu dotacja budżetowa nie jest jedynym – a nawet głównym – źródłem zasilania tego funduszu. Fundusz zasilany jest również z pożyczek i kredytów zaciąganych w międzynarodowych instytucjach finansowych, ze spłaty kapitału i odsetek z tytułu już udzielonych kredytów, a także z przychodów z lokowania wolnych środków.

Pierwsze przymiarki do planu finansowego Krajowego Funduszu Mieszkaniowego na przyszły rok przewidują, że oprócz tych 157 milionów zł dotacji budżetowych fundusz byłby zasilony jeszcze spłatami z tytułu już udzielonych kredytów w wysokości około 206 milionów zł, dochodami odsetkowymi z inwestycji wolnych środków w wysokości około 30 milionów zł, a także z przewidywanych do uruchomienia kolejnych transz pożyczki z Banku Rozwoju Rady Europy w wysokości 160 milionów zł oraz z Europejskiego Banku Inwestycyjnego w wysokości 87 milionów zł.

Łącznie plan udzielania kredytów KFM na przyszły rok przewiduje udzielenie kredytów w wysokości 666 milionów 500 tysięcy zł, co pozwoliłoby uruchomić finansowanie budowy ponad dziesięciu tysięcy mieszkań. To nie jest zły wynik w świetle dotychczasowych wyników funduszu.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Pan senator Włodzimierz Łęcki, proszę.

**Senator Włodzimierz Łęcki:**

Panie Dyrektorze, 666 milionów zł to jest faktycznie duża kwota. A jaka kwota była w tym roku?

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Mieszkalnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Dobrosław Dowiat-Urbański:**

W tym roku planowana jest większa kwota, która przekracza 700 milionów zł.

(*Senator Włodzimierz Łęcki: A zatem jest regres.*)

W stosunku do kwoty tegorocznej to jest zmniejszenie, ale trzeba wziąć pod uwagę, że to zmniejszenie finansowania odbije się nie tyle w następnym roku, ile

w latach późniejszych. Wynika to z kilkuletniego cyklu udzielania kredytów z Krajowego Funduszu Mieszkaniowego. Kredyty, które będą udzielane w przyszłym roku, będą udzielane na podstawie wniosków wstępnych złożonych przez TBS w 2003 r., a jeszcze w 2002 r. Natomiast kredyty objęte wnioskami wstępnymi zakwalifikowanymi w przyszłym roku będą udzielone dopiero za dwa albo za trzy lata. Tak więc wpływ na poziom finansowania następuje z pewnym przesunięciem.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Proszę bardzo, pan senator Włodzimierz Łęcki.

**Senator Włodzimierz Łęcki:**

Jaki jest według pana procent pokrycia zapotrzebowania na kredyty z KFM, gdyby chcieć zaspokoić wszystkie potrzeby 2004 r.?

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Mieszkalnictwa  
w Ministerstwie Infrastruktury Dobrosław Dowiat-Urbański:**

Łączne zapotrzebowanie wynikające ze złożonych wniosków wstępnych edycji 2004 r. wynosi 1 miliard 400 milionów zł.

(*Senator Włodzimierz Łęcki:* Pokrycie wynosi zatem około 50%, a w przyszłym roku będzie jeszcze mniejsze.)

Trzeba wziąć pod uwagę to, że nie wszystkie złożone wnioski wstępne można zakwalifikować jako podstawę do udzielenia kredytu, często chociażby ze względu na niedostateczną zdolność i wiarygodność kredytową wnioskodawców.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Pan senator Sergiusz Plewa, proszę.

**Senator Sergiusz Plewa:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Dyrektorze, mam jeszcze pytania uzupełniające do pytania pana senatora Łęckiego. Jaki procent wniosków kwalifikujących się – według pana rozeznania – można pokryć gotówką? To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie. Kiedy rząd zamierza zakończyć wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych?

I trzecie pytanie. Jakie jest procentowo wykorzystanie środków na refundację premii gwarancyjnych?

Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa senatorów chciałby jeszcze zadać pytanie?

Pan senator Ryszard Matusiak, proszę.

**Senator Ryszard Matusiak:**

Mam pytania następujące. Mój szacowny przedmówca częściowo już o to zapytał. Jaka była skala wypłat mieszkaniowych z tytułu refundacji w tym roku?

Drugie pytanie. Jaki był procent otrzymanych dotacji w przypadku wniosków, które zostały złożone na rok 2004 i spełniały wymóg? Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że to są pytania skierowane do pana dyrektora, tak?

(*Senator Ryszard Matusiak:* Tak, oczywiście.)

Dziękuję.

Jeżeli pan dyrektor jest gotów odpowiedzieć, to bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Mieszkalnictwa  
w Ministerstwie Infrastruktury Dobrosław Dowiat-Urbański:**

Odpowiadam. Pierwsze pytanie dotyczyło procentowego pokrycia zakwalifikowanych wniosków. Na to pytanie trudno jest odpowiedzieć jednoznacznie, ponieważ wnioski mają bardzo różną jakość. Bywają takie edycje wniosków, w przypadku których zaledwie 28–30% z nich przekształcanych jest ostatecznie w umowy kredytowe, co stanowi 28–30% zapotrzebowania, ale może to być wartość wyższa od tej.

Wobec tego nie można odpowiedzieć precyzyjnie na to pytanie dopóty, dopóki wnioski wstępne danej edycji nie zostaną ocenione pod względem wiarygodności kredytowej i dopóki nie dojdzie do złożenia ostatecznych wniosków kredytowych, ponieważ często jest tak, że wnioskodawcy składają nieco na wyrost wnioski, chcąc zarezerwować środki w KFM, a potem mamy do czynienia z dużą liczbą rezygnacji.

Z czego wynika takie, wydawałoby się niezadowolające, procentowe wykonanie planu udzielania kredytów z KFM po trzech kwartałach tego roku? Przypomnę, że kwotowo to jest około 53% i 59%, jeśli chodzi o liczbę skredytowanych mieszkań. Wynika to nie ze złej polityki Banku Gospodarstwa Krajowego, ale z tego, że wielu wnioskodawców, potencjalnych kredytobiorców, rezygnuje bądź maksymalnie przesuwają terminy, w których mogą złożyć wnioski kredytowe.

Jeśli chodzi o premie gwarancyjne, to na ten rok ustawa budżetowa przewidywała na refundację premii gwarancyjnych 604 miliony zł. Mogę powiedzieć – po szybkim i być może niedokładnym zliczeniu kwoty wypłaconych premii gwarancyjnych w trzech kwartałach – że po trzech kwartałach wypłacono około 483 milionów zł z 604 milionów zł, które zostały przewidziane w ustawie budżetowej.

Dodam jeszcze w celu uzupełnienia wiedzy państwa senatorów, że przewidziane jest przesunięcie części oszczędności poczynionych na refundację premii gwarancyj-

nych. Po pierwsze, przesunięto 2 miliony zł na Fundusz Termomodernizacji, w którym wystąpiło bardzo znaczące dynamiczne zwiększenie się popytu, którego rezultatem było wyczerpanie środków przed upływem roku. Po drugie, planujemy – to jeszcze nie jest dokonane – dodatkowe przesunięcie środków na rzecz Krajowego Funduszu Mieszkaniowego w wysokości dopuszczalnej 5%, czyli 22,5 miliona zł.

Natomiast, jeżeli chodzi o pytanie dotyczące przejściowego wykupu odsetek od kredytów mieszkaniowych, to chciałbym prosić, żeby odpowiedziała na nie pani dyrektor Żurawska-Ptaszek, która zajmuje się tą sprawą u nas w ministerstwie. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję.

Proszę bardzo, Pani Dyrektor.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Mieszkalnictwa  
w Ministerstwie Infrastruktury Ewa Żurawska-Ptaszek:**

Odpowiadając na pytanie: kiedy rząd zamierza zakończyć wykup odsetek, chciałabym uprzejmie wyjaśnić, że zgodnie z zasadami obsługi tych kredytów określonymi w ustawie o pomocy państwa w spłacie niektórych kredytów mieszkaniowych częściowy wykup odsetek generalnie nastąpi w momencie, kiedy kredytobiorca spłaci swoje zadłużenie wobec banku. Wtedy nie będzie już kwestii naliczania odsetek od tego zadłużenia, a więc tym samym zniknie problem przejściowego wykupu odsetek.

Przepisy ustawy są w tej chwili tak skonstruowane, że środki, które kredytobiorcy wpłacają na spłatę tych kredytów, w pierwszej kolejności kierowane są na spłatę zadłużenia wobec banku, a więc kredytu wraz ze skapitalizowanymi odsetkami. W związku z tym w pierwszej kolejności nastąpi spłata zadłużenia kredytobiorców z tego tytułu i wobec tego, jak już wcześniej powiedziałam, nie będzie problemu z przejściowym wykupem odsetek od tego zadłużenia.

Chciałabym ponadto powiedzieć, że taką bardzo krytyczną datą, jeśli chodzi o spłatę kredytów mieszkaniowych udzielonych w przeszłości spółdzielniom mieszkaniowym, jest data określona w jednym z przepisów tej ustawy, to jest 31 grudnia 2017 r. Na ten dzień, zgodnie z powołanym przepisem, kredytobiorcom, którzy przez 20 lat od 1998 r. spłacali kredyt systematycznie i terminowo, umorzone zostanie zadłużenie z tytułu skapitalizowanych odsetek i z tytułu przejściowego wykupienia odsetek.

Realizacja tego przepisu zapewne spowoduje zminimalizowanie problemu związanego z pomocą państwa w spłacie niektórych kredytów mieszkaniowych, ponieważ duża część zadłużenia obciążającego lokale spółdzielcze zostanie umorzona i sprawa może nie zniknie, ale będzie znakomicie ograniczona. To tyle.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

To wszystko, tak? Dziękuję bardzo.

Czy są jakieś propozycje ze strony senatorów, jeśli chodzi o zgłoszenie poprawek?

Proszę bardzo, pan senator Sergiusz Plewa.

**Senator Sergiusz Plewa:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Przewodniczący, wydaje mi się, że bez szkody dla społeczeństwa i budżetu można by było przesunąć 20 milionów zł z rozdziału „Refundacja premii gwarancyjnych” i zasilić tą kwotą Fundusz Termomodernizacji. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Słuszna uwaga.

Czy ktoś z państwa senatorów ma jakąś uwagę? Nie ma uwag.

Kto jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana senatora, proszę podnieść rękę. (6)

Kto jest przeciwny? (1)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję bardzo. Poprawka uzyskała akceptację.

Przechodzimy do części 21 „Gospodarka morska”.

Pani senator Czesława Christowa, proszę bardzo.

**Senator Czesława Christowa:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Mam przyjemność przedstawić budżet przedłożony przez Ministerstwo Infrastruktury, a zatwierdzony, przegłosowany przez Sejm. Jest to część 21 budżetu, opiewająca na 306 milionów 416 tysięcy zł. Jest to budżet, wydaje się, lepszy niż ubiegłoroczny, ale jest to raczej pierwsze wrażenie, ponieważ z analizy tych pozycji wynika, iż na cele inwestycyjne przeznaczają się każdego roku coraz mniej środków, a inwestycje decydują o rozwoju gospodarki morskiej. W związku z tym mam pierwsze pytanie: dlaczego jest taka struktura, w której zmniejsza się nakłady inwestycyjne?

Druga sprawa, związana z budżetem, dotyczy finansów przeznaczonych na szkolnictwo wyższe. W tym przypadku także nie przewiduje się żadnych inwestycji, co mnie martwi ze względu na fakt, iż znam sytuację Akademii Morskiej w Szczecinie, gdzie już od kilku lat nie można wyremontować dachu. Pytanie jest identyczne: dlaczego w tym budżecie nie są przewidziane środki na inwestycje?

Ponadto mam uwagę typu porządkowego. Otóż już od roku uczelnie morskie są akademiami – myślę o byłej Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie – natomiast...

*(Głos z sali: I w Gdyni.)*

...i w Gdyni, natomiast w materiale, w dziale 803, nadal jest informacja, iż: wyższe szkoły morskie w Gdyni i w Szczecinie szkolą kadry oficerskie dla floty handlowej i rybackiej oraz specjalistów dla potrzeb portów. Po pierwsze, jest błędna nazwa uczelni. I bardzo proszę, żeby Ministerstwo Infrastruktury przyzwyczało się do nowej nazwy i wprowadziło korektę, bo nie wypada, aby w tak ważnym dokumencie były zamieszczone stare nazwy. Po drugie, proszę o uzupełnienie zakresu szkolenia. To są bardzo ważne, uważam, uczelnie w Polsce, i nie tylko, i ich zakres szkolenia jest o wiele szerszy.

Proponuję, aby w stosownym fragmencie zapis był następujący: akademie morskie w Gdyni i w Szczecinie szkolą kadry oficerskie dla floty handlowej i rybackiej dla



potrzeb portów morskich i administracji morskiej oraz przedsiębiorstw transportowych i spedycyjnych. Ten zakres także nie obejmuje w pełni aktualnego stanu, ponieważ kształcimy logistyków, ale myślę, że w sformułowaniu, iż kształcimy kadry dla przedsiębiorstw transportowych i spedycyjnych zawiera się specjalność: logistyka i zarządzanie w europejskim systemie transportowym i inne specjalności związane z funkcjonowaniem Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu w Akademii Morskiej w Szczecinie, a także Wydziału Administracyjnego Akademii Morskiej w Gdyni.

Bardzo proszę zatem o uaktualnienie. Służymy pomocą. Wiem, że to nie ma znaczenia w sensie finansowym, jednak na pewno ma znaczenie w sensie merytorycznym. A pochodną znaczenia uczelni jest budżet, który powinien być – według wrażeń, które mamy już od trzech lat – o wiele większy. Proszę sprawdzić, to jest zaledwie 306 milionów 416 tysięcy zł, z regresem na cele inwestycyjne.

Znając sytuację budżetu państwa i gospodarki, a także Ministerstwa Infrastruktury, które realizuje tak dużo zagadnień, nie wnoszę osobiście – w tej chwili myślę o swoim udziale – poprawki do tego budżetu, być może panowie senatorowie będą mieli propozycje zmian, jednakże prosiłabym, aby w dalszych pracach, które de facto zaczynają się od początku przyszłego roku nad przyszłym budżetem, zostały uwzględnione wszystkie kierunki, jeśli chodzi o inwestycje, i by zostały wyeliminowane błędy, być może małe z punktu widzenia finansów, jak podkreślam, ale nie z punktu widzenia merytorycznego.

Dodam jeszcze, iż są punkty, w których jest mowa o wydatkach dotyczących pracowników fizycznych, a jednocześnie wymienieni są prawnicy. Za chwilę to odszukam. Mianowicie na stronie 36, dotyczącej wymiaru sprawiedliwości, podana jest kwota 2 milionów 516 tysięcy zł. W pktcie 2 jest sformułowanie: świadczenia na rzecz osób fizycznych, i w nawiasie wymienia się: między innymi wynagrodzenia biegłych, tłumaczy i ławników oraz inne wydatki związane z postępowaniem sądowym.

Myślę, że nie chodzi o wydatki na rzecz osób fizycznych, bo tam, gdzie chodzi o osoby fizyczne, dotyczy to strawnych dodatków. Jeśli nie mam racji, to proszę to sprostować, natomiast jeśli mam rację, to chcę powiedzieć, że obowiązuje pewien poziom jakości i trzeba na takie sformułowania uważać, bo potem mogą być podważone nie tylko sformułowania, ale także kwoty przeznaczone na dane cele, chociaż one nie są duże.

Wniosek ogólny, który jeszcze raz powtórzę, jest następujący: nie wnoszę żadnych poprawek. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:**

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Cieszę się, że pani senator dobrze oceniła nasz budżet i cieszę się, że nie jest on o wiele gorszy niż był w ubiegłym roku. Chciałbym oczywiście, żeby ten budżet był lepszy. Chcę komisję poinformować o fakcie, który miał miejsce dosłownie kilkanaście dni temu. Oceniamy, że w wyniku ostatnich wichur i sztormów straty na polskich

brzegach wyniosły około 45 milionów zł. Takie są straty wyrządzone tylko w wyniku dwóch sztormów, a w ramach programu na zabezpieczenie brzegów na cały rok przewidziano 26 milionów zł. To świadczy o skali zniszczeń.

Jeśli chodzi o nakłady na inwestycje, to faktycznie są one mniejsze, ale tak krawiec kraje, jak mu materii staje. Nie są one dużo niższe, natomiast bardzo się cieszę, że wywalczyliśmy na różne projekty sporą kwotę w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport. Jest to prawie 119 milionów euro; są to środki pomocowe. Pamiętajmy o inwestycjach.

Dziękuję za zwrócenie uwagi na sprawę nazewnictwa. Zapewne przepisaliśmy to rutynowo.

Natomiast jeśli chodzi o zapis na stronie 36: świadczenia na rzecz osób fizycznych, to chcę powiedzieć, że wynika to z klasyfikacji budżetu, z przepisów dotyczących budżetu. Zapis ten jest jak najbardziej prawidłowy.

Jeśli można, chciałbym prosić Szanowną Komisję o jeszcze jedno. Przepraszam za śmiałość. Ze względu na ciężką sytuację pracowników w żegludze śródlądowej – tych urzędów jest osiem i w skali kraju jest to osiemdziesiąt osób – nosimy się z zamiarem podwyżek dla tej grupy osób. Po prostu kadra się wykrusza do tego stopnia, że obawiam się, iż kiedy ci ludzie przejdą na emeryturę, to w urzędach żeglugi śródlądowej nie będzie miał kto pracować, co może się przyczynić do dalszej degradacji tej żeglugi.

Nie wiem, czy na wszystkie pytania pani senator odpowiedziałem.

#### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję.

Panie Ministrze, a jaka jest mniej więcej średnia płaca, o której pan minister był uprzejmy powiedzieć?

#### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:**

Jeśli chodzi o pracowników żeglugi śródlądowej, to dyrektor zarabia 1 tysiąc 800 zł.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Dyrektor żeglugi?)*

Tak, dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej.

*(Głos z sali: To niech dyrektor poszuka sobie innej roboty.)*

Zarobki są wręcz szokująco niskie, stąd ta inicjatywa. Miałem spotkanie...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

*(Głos z sali: Strona 59.)*

Panie Senatorze, to jest strona 59; 1 tysiąc 821 zł brutto. Zaznaczam, brutto, a nie netto.

Uczestniczyłem w spotkaniu w Bydgoszczy – zresztą pani senator też uczestniczyła w takim spotkaniu w Szczecinie – na którym powiedziano, że za takie płace, przy ich kwalifikacjach, po prostu nie będą pracować.

Jeszcze powiem zdanie o uczelniach morskich, akademiach morskich. Robimy wszystko, i mam nadzieję, że ten proces się zakończył, żeby akademie morskie pozostały przy resorcie z tego względu, że mamy przykre doświadczenia. Kiedy niektóre uczelnie odchodziły od resortu, dotyczy to zwłaszcza poziomu średniego, to bardzo często kończyły swoją działalność. Dużym nakładem wysiłku resortu te środki zostały w tej wysokości na akademie morskie zabezpieczone. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Zanim udzielę głosu pani senator, chciałbym zapytać pana ministra, czy macie konkretną propozycję dotyczącą środków finansowych...

(*Senator Czesława Christowa: Panie Przewodniczący, muszę zaprotestować, jeśli chodzi o rozpatrywanie tego w tej części.*)

Tak? To za chwileczkę.

Proszę bardzo w takim razie.

**Senator Czesława Christowa:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Po pierwsze, bardzo dziękuję Ministerstwu Infrastruktury za troskę o akademie morskie. My to odczuwamy i naprawdę jesteśmy bardzo wdzięczni, szczególnie za to, że są to uczelnie resortowe. Zawsze byliśmy z tego bardzo dumni i na pewno byliśmy w lepszej sytuacji niż inne uczelnie, które były podporządkowane ministerstwu edukacji, mimo że zdaję sobie sprawę z odpowiedzialności za to słowo. To po pierwsze.

Po drugie, jeśli chodzi o owe drobiazgi stylistyczne, to przypominam sobie, że już rok temu przekazałam pół strony tekstu, ale pewnie został on zagubiony. Można to powtórzyć, żeby wrócić do właściwego zakresu działania. To jest drobiazg.

Trzecia sprawa, o której pan minister wspomniał, dotyczy faktycznie bardzo niskich uposażeń pracowników urzędów żeglugi śródlądowej. Te urzędy powstały niedawno i zostały potraktowane po macoszemu. Natomiast ja mam propozycję, aby nie rozpatrywać tego problemu w tej części, ponieważ zapisy dotyczące urzędów żeglugi śródlądowej wraz z dokładną informacją o ich funkcjonowaniu znajdują się na stronach 58 i 59 i są w części „Transport”. W związku z tym nie powiedziałam nic na ten temat w odniesieniu do części 21 „Gospodarka morska”.

Dziękując Ministerstwu Infrastruktury, zwracam się z uprzejmą prośbą do Wysokiej Komisji o to, aby nie dokonywała poprawek w tym zakresie, bo poprawki mogą tylko pogorszyć i tak nie najlepszą sytuację, jeśli chodzi o tę część. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Rozumiem, że pani senator myśli o poprawkach in minus. I rozumiem również, że jeśli chodzi o moje pytanie, to będziemy o tym mówić w odniesieniu do części 39 „Transport”, tak?

Czy są jakieś uwagi, pytania? Nie ma.

W takim razie serdecznie dziękuję wszystkim tym, którzy uczestniczyli w omawianiu części dotyczącej gospodarki morskiej.

Przechodzimy do części 26 „Łączność”.

Proszę bardzo, pan senator Kazimierz Drożdż.

**Senator Kazimierz Drożdż:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.  
Szanowni Państwo!

Zajmowałem się częścią 26 „Łączność”. Przeprowadziłem na ten temat konsultacje z panem ministrem Hałką. Budżet łączności na rok 2005 jest dosyć obiecujący, ponieważ zakłada się dochody w wysokości 211 milionów 479 tysięcy zł, a więc jest tu wzrost. Jest tylko prośba do pana ministra, ażeby kwoty, które są przewidziane w ramach uregulowania płatności z tytułu rat za koncesję od sześciu operatorów, wpłynęły do budżetu państwa w roku 2005.

Jeżeli chodzi o kwestię wydatków, to są one większe od przewidywanego wykonania o 16% i zamykają się kwotą 16 milionów 642 tysięcy zł. Proponuję, aby zapis, który przedłożył rząd i który został przyjęty w Sejmie, przyjął również Senat bez poprawek. Dziękuję za uwagę.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.

Czy ktoś z ministerstwa chciałby zabrać głos w tej sprawie?

Pan minister, proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:**

Panie Przewodniczący, przepraszam za nieobecność ministra Hałki. Pan minister dowiedział się wcześniej od pana senatora, że te tematy nie są tematami problemowymi i w związku z tym uczestniczy w innym spotkaniu. Uwagi, które przedłożył pan senator, przekażę ministrowi Hałce. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, jeśli można, chciałbym przekazać informację panu ministrowi Hałce. Nie wiem, czy właśnie to ministerstwo będzie głównym adresatem, czy też Ministerstwo Skarbu Państwa. Sprawa dotyczy wyjaśnienia, jak są realizowane zadania związane z telekomunikacją w ramach środków finansowych z tytułu zwolnienia z opłat koncesyjnych. Dotyczy to telekomunikacji przewodowej. Wiem, że zamiast opłat za koncesje spora kwota środków miała być przekazana na inwestycje. Jak przedstawia się sprawa tych inwestycji w praktyce?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Chcemy się do tego przygotować jako komisja. Nie proszę w tej chwili o odpowiedź, lecz o zasygnalizowanie, kto tę sprawę będzie referował. Proszę to mieć na uwadze, jeśli można.

Proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:**

Panie Przewodniczący, przygotujemy pisemną informację na ten temat i prześlemy panu przewodniczącemu.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Dziękuję osobom, które uczestniczyły w rozpatrzeniu części dotyczącej łączności. Przechodzimy do części 39 „Transport”.

Miał to prowadzić pan senator Marian Lewicki, ale jest nieobecny, wyjechał, wobec tego ja przedstawię parę uwag związanych z kolejnictwem, z transportem kolejowym.

Generalnie, Panie Ministrze, jestem zaniepokojony tym, że przeznaczona jest tak mała ilość środków na inwestycje w sektorze kolejnictwa. Temat ten wielokrotnie był poruszany na posiedzeniach komisji. W ostatnim czasie dosyć mocno występowały w tej sprawie centrale kolejowych związków zawodowych. Również i tutaj odbywały się różnego rodzaju manifestacje. Po części trudno nie zgodzić się ze stanowiskiem protestujących, skoro okazuje się, że w roku 2005 planujemy przeznaczyć na infrastrukturę niecałe 27,5% kwoty, która była zaplanowana na ten rok, dokładnie 27,4%. To jest pierwsza główna teza.

Druga teza, na którą, chyba słusznie, zwracają uwagę protestujący – i prosiłbym pana ministra o ustosunkowanie się do tego – dotyczy tego, że kolej z obowiązku ustawowego ma wykonywać zadania związane z utrzymaniem linii o charakterze obronnym, a w ślad za tym nie są przekazywane środki finansowe. Związki zawodowe słusznie zwracają uwagę na to, że są wyznaczone zadania, a nie ma środków finansowych, które – nie chciałem tego powiedzieć – się należą.

Trzecia sprawa, która była po części rozstrzygana w związku z poprzednim budżetem, o ile pamiętam, dotyczy akcyzy na paliwo, w przypadku której, wydaje mi się, uprzywilejowany jest, przynajmniej w wypadku tego budżetu, transport drogowy. Cała akcyza z tytułu paliwa jest konsumowana przez drogownictwo, a nie dotyczy to w jakiejś odpowiedniej części kolei. Ta sprawa jest poruszana. Dlaczego wykorzystywane jest to tylko na drogi kołowe, a nie na trakcję kolejową? Wiemy przecież, że PLK jest oczkiem w głowie rządu i nas tu wszystkich. Nie wolno robić w tym zakresie żadnych eksperymentów, a ma to być utrzymane w należyтым porządku.

I ostatnia sprawa, o którą chciałbym zapytać. Jak przedstawia się konsumpcja środków finansowych z Unii Europejskiej w ramach PKP? Docierają do mnie sygnały, że są przygotowane zadania przez PKP, natomiast nie ma fundamentalnej, podstawowej bazy do tego, aby można było wielokrotnie wykorzystać środki z Unii Europejskiej. A to jest zadanie nie tylko PKP, to jest obowiązek nas wszystkich. Później nie byłoby potrzeby szukania odpowiedzi, dlaczego nie wykorzystaliśmy tych środków finansowych. Być może się myślę co do tego. Prosiłbym kogoś z PKP, jeżeli nie pana ministra, o szczegółową odpowiedź na to pytanie.

Panie Ministrze, bardzo proszę, jeżeli można.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

W dużej części podzielam pogląd pana przewodniczącego, jeśli chodzi o ilość środków przeznaczonych w roku przyszłym na funkcjonowanie PKP, z tym że mówimy o środkach budżetowych, natomiast kolej korzysta ze środków z Funduszu Spójności, z funduszu ISPA. PLK ma możliwość zaciągania kredytów w Europejskim Banku Inwestycyjnym, są też zarezerwowane pieniądze w ramach rezerwy celowej integracyjnej.

Zgadzam się też z poglądem, że my jesteśmy przymuszani do utrzymywania linii kolejowej. MON nam to jak gdyby narzuca, ale za to nie płaci. Interweniowaliśmy nawet w Sejmie w tej sprawie, ale na razie bez skutku.

Jeśli chodzi o szczegóły, to są tu obecni panowie z Zarządu PKP S.A.: dyrektor generalny Andrzej Wach, dyrektor finansowy Janusz Lach, i na pewno lepiej ode mnie ustosunkują się do poruszonych tematów, a poza tym na pewno mają większą wiedzę.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Kto chciałby zabrać głos?

Pan prezes Andrzej Wach, proszę bardzo.

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Izbo!

Dziękuję za poruszenie tego tematu na posiedzeniu komisji Senatu. Mam przyjemność po raz pierwszy odnosić się do kwestii, którą poruszył pan przewodniczący, dotyczącej stanowiska partnerów społecznych. Myślę, że równie ważne jest stanowisko administracji. To administracja jest powołana do tego, ażeby głośno mówić o tym, co w kraju jest niezbędne w dziedzinie transportu w ogóle, w tym w zakresie transportu szynowego, kolejowego.

Chciałbym powiedzieć, że w Unii Europejskiej przyjęte jest finansowanie kolei na poziomie 40%, a dróg – na poziomie 60%. Trudno to skorelować z tym, co zawarte jest w budżecie na rok przyszły. Podana wielkość: 74 miliony zł, stanowi 27% tegorocznej kwoty, wynoszącej 270 milionów zł. Posługując się takim argumentem, trudno jest sensownie przekonywać – nie tyle trudno jest cokolwiek zdziałać – do tworzenia klimatu do ciągle jeszcze ważnego procesu restrukturyzacji w Grupie PKP.

Zmieniony został zarząd. Jestem od niedawna w zarządzie. Przyszliśmy z konkretnym planem zmian, planem bardzo istotnego przyspieszenia. Przyspieszenie to między innymi ma być związane z poprawą efektywności gospodarowania. Jest to jedno z bardzo ważnych narzędzi. Mówimy o tym w takim kontekście, że nasze plany mogą mieć sens wdrożenia wtedy, kiedy będzie istniało w szczególności współdziałanie w zakresie finansowania rozwoju infrastruktury.

Jeśli mówimy o rozwoju infrastruktury, to trzeba powiedzieć, że są już przygotowane projekty na rok 2005 w ten sposób, że są wybrani wykonawcy. Istnieje potrzeba konsumowania środków unijnych, jest potrzebny wkład własny. Wiemy, że w rezerwie budżetowej, wynoszącej ponad 4 miliardy zł, są środki, o które należałoby zabiegać. Oczywiście będziemy to czynili, ale na chwilę obecną mamy przygotowane projekty. Są przygotowane wnioski na kwotę 250 milionów zł, żeby można było z tej rezerwy skorzystać. Oczywiście będziemy występowali z wnioskami, ale chyba byłoby prościej, gdyby te środki były dedykowane.

Jeszcze ważniejszą kwestią z punktu widzenia zdolności naszego kraju do absorpcji środków unijnych jest przygotowywanie kolejnych projektów. To jest bardzo ważne. Takie projekty chcemy przygotowywać. Przewidujemy wydać na to w przyszłym roku około 100 milionów zł. Jeśli mówimy o potrzebie dedykowania środków, to mówimy o kwocie, o której wcześniej powiedziałem: 250 milionach zł, plus 100 milionów zł.

Środki unijne przeznaczane są na linie kolejowe tak zwanego układu korytarzowego. To są główne linie o długości około 5 tysięcy km. W Polsce mamy 23 tysią-

ce km linii. Zamierzamy inwestować w linie o długości około 17 tysięcy km, bo reszta linii jest do likwidacji. Jeśli mówimy o 74 milionach zł, to są to środki na te linie powyżej owych 5 tysięcy km, czyli na linie o długości 12 tysięcy km. Kwota 74 milionów zł odpowiada kwocie umożliwiającej realizację jednego odcinka „Zakopianki”.

W związku z tym – nie tyle wsłuchując się w to, o czym mówią partnerzy społeczni, ile z własnego przekonania – mówimy o potrzebie utrzymania tego, co było, co jest określone w tym budżecie, a mianowicie środków z tytułu akcyzy. Rzeczywiście kolej kupuje za kwotę około 350 milionów zł paliwo dla taboru trakcyjnego, lokomotywy spalinowe. Tam jest zawarta część akcyzowa na poziomie około 180 milionów zł; jakaś część dla drogownictwa. Znajdowało się to w projekcie budżetu na rok 2005 i tej pozycji nie ma. Ośmielamy się wnosić o to, aby kwotę około 56 milionów zł z tego tytułu w części 39 przenieść na rzecz transportu kolejowego.

Mówimy też o liniach kolejowych o charakterze obronnym. Od lat utrzymujemy 2 tysiące 96 km tych linii o charakterze wyłącznie obronnym. Utrzymujemy je, bo jesteśmy do tego zobowiązani, natomiast od lat – mimo zapisu ustawowego – w budżecie nie pojawiają się żadne środki. Wydajemy około 200 milionów zł rocznie. Chcielibyśmy, aby pojawił się choćby precedens, narzędzie na poziomie 50 milionów zł. Wskazana jest podstawa. Łatwo jest wymagać, kiedy się nie płaci. Gdyby Ministerstwo Obrony Narodowej zlecało utrzymanie tych linii, wtedy mechanizm byłby naszym zdaniem prawidłowy.

Jeszcze jedna drobna kwestia. W budżecie na 2005 r. jest przewidziana kwota 408 milionów zł na dotację biletową. Przepraszam, że używam skrótu. To jest dotacja przedmiotowa z tytułu ulg biletowych. Widzimy tu możliwość ograniczenia o około 18 milionów zł, nawet przeniesienia kwoty w tym samym dziale, z przeznaczeniem na Polskie Linie Kolejowe. Chodzi o likwidację wąskich gardeł, w cudzysłowie, likwidację ograniczeń prędkości. Te 18 milionów zł chcielibyśmy dołożyć do kwoty 74 milionów zł, z przeznaczeniem na rozwój infrastruktury kolei, poza owym układem korytarzowym, który dotyczy 5 tysięcy km linii.

W tym roku środki unijne zostaną wykorzystane w 95–99%. W roku ubiegłym zostały wykorzystane przez Polskie Linie Kolejowe w 100%. A zatem mobilność w zakresie wykorzystywania środków unijnych w dziedzinie kolejnictwa jest bardzo duża. Myślę, że tak będzie w kolejnych latach, bo taka jest nasza powinność. To nie jest nic wielkiego. W ten sposób do tego podchodzimy. Dziękuję bardzo za uwagę.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.

Pani senator Czesława Christowa, następnie pani senator Wiesława Sadowska, a potem pan senator Ryszard Matusiak – w takiej kolejności będę prosił.

Proszę bardzo.

**Senator Czesława Christowa:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Rozpoczęliśmy temat związany z podwyżkami płac dla pracowników urzędów żeglugi śródlądowej. Jestem w pełni przekonana, że pracownicy tych urzędów zasłu-

gują na podwyżki w związku ze średnimi, o których mówił pan minister, które są wskazane w materiale. Naprawdę nie można znaleźć młodych, wykształconych ludzi do pracy w urzędach żegluga śródlądowej, natomiast ci, którzy pracują, po prostu za kilka lat przejdą na emeryturę i nie wiadomo, kto w przyszłości zasili urzędy żegluga śródlądowej.

Czas podjąć decyzje. Unia Europejska w polityce transportowej określonej w Białej Księdze wyraźnie określa, że transport śródlądowy będzie bardzo doceniany i jest doceniany ze względu na minimalne koszty w stosunku do innych gałęzi oraz ze względu na ochronę środowiska. Musimy stworzyć bazę, aby ta żegluga się rozwijała. Urzędy żegluga śródlądowej, jak również urzędy morskie są przewidziane do pełnienia tych funkcji, a ponadto, zgodnie z naszymi ustawami, ostatnio stworzyliśmy warunki finansowe do odnowienia taboru żegluga śródlądowej. Tymi sprawami muszą się zajmować kompetentni, dobrze opłacani pracownicy.

W związku z tym zgłaszam poprawkę dotyczącą działu 39 „Transport” polegającą na tym, aby w dziale 750 „Administracja publiczna”, w rozdziale 75001 „Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej” zmniejszyć wydatki bieżące o kwotę 405 tysięcy zł i przeznaczyć na zwiększenie wydatków w części 39 „Transport”, w dziale 600 „Transport i łączność”, w rozdziale 642 „Urzędy żegluga śródlądowej” o łączną kwotę 405 tysięcy zł, w tym na wynagrodzenia osobowe pracowników o kwotę 106 tysięcy zł, a na wynagrodzenia osobowe członków korpusu służby cywilnej o kwotę 235 tysięcy zł, z uwzględnieniem zwiększenia pochodnych od wynagrodzeń o kwotę 64 tysięcy zł. To jest proponowana poprawka.

Ponadto zgłaszam poprawkę do załącznika nr 12 – Zatrudnienie i wynagrodzenie w państwowych jednostkach budżetowych w 2005 r., polegającą na tym, by dla osób nieobjętych mnożnikowymi systemami wynagrodzeń w części 39 „Transport”, w dziale 600 „Transport i łączność”, w rubrykach 3 i 4 zwiększyć wynagrodzenie o 106 tysięcy zł oraz dla członków korpusu służby cywilnej w części 39 „Transport”, w dziale 600 „Transport i łączność”, w rubrykach 3 i 4 zwiększyć wynagrodzenie o kwotę 235 tysięcy zł.

Uważam, że te poprawki są zasadne. Jeżeli będą jeszcze do tego jakieś formalne uwagi, to sądzę, że komisja jest w stanie się do tego przychylić, natomiast zasadniczo te poprawki są bardzo potrzebne. To jest jeden problem.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Te poprawki są sformułowane na piśmie, tak?)*

Tak, bardzo proszę, Panie Przewodniczący, są przygotowane.

Czy mogłabym jeszcze przedstawić drugi problem, Panie Przewodniczący?

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Bardzo proszę.)*

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

W Świnoujściu, w rejonie, z którego jestem senatorem, istnieje ogromny problem, który dotyczy utrzymania przepraw promowych dofinansowywanych zgodnie z art. 26 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 13 listopada 2000 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Przeprawy w Świnoujściu są niezbędne. Łączą one dwie wyspy; innej drogi nie ma. Dopiero w tej chwili zastanawiamy się nad tym, czy będzie most, czy tunel.

Raczej będzie tunel, ale to jest sprawa docelowa, na to będą wykorzystywane także pieniądze z Unii Europejskiej. Natomiast w tej chwili bardzo wzrosły ceny paliwa, czyli koszty eksploatacyjne. W związku z tym chodzi o znalezienie 2 milionów zł



– dokładnie, jak wynika z wyliczeń, które zostały sporządzone, chodzi o 2 miliony 78 tysięcy zł – po pierwsze, ze względu na ceny paliwa, a po drugie, ze względu na remonty, które są obowiązkowe. Ta kwota warunkuje utrzymanie przepraw.

Myślę że jest możliwe dofinansowanie tych przepraw poprzez dofinansować dochodów jednostek samorządu terytorialnego o 2 miliony zł. Nie mam sprecyzowanego wniosku, z jakich źródeł można to zrobić, zrobiłam tylko wstępne przymiarki, którymi chciałabym się podzielić. Myślę, że chodzi o zmniejszenie kosztów administracyjnych, które mogą być niższe niż założono w budżecie, na rzecz funkcjonowania przepraw.

Pytanie zadaję przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury: jak można rozwiązać ten problem? Zanim przedstawię konkretną propozycję dotyczącą tego, skąd wziąć te 2 miliony zł, chciałabym usłyszeć, jeśli to jest możliwe – uprzejmie o to proszę – jaka jest opinia Ministerstwa Infrastruktury. To jest moje pytanie i propozycja dofinansowania budżetu miasta 2 milionami zł.

I trzecia sprawa, która bardzo mnie nurtuje. Mianowicie dlaczego Ministerstwo Infrastruktury tak łatwo ustąpiło, przekazując 150 milionów zł z rezerwy, w tym 50 milionów zł na most i 100 milionów zł na metro, z finansów przeznaczonych na infrastrukturę portową? Wiadomo, że infrastruktura portowa nigdy nie była dofinansowywana. Mówię o infrastrukturze portowej, nie chodzi mi o infrastrukturę dostępu. Nie korzystaliśmy z dopłat.

Jeżeli jest teraz możliwość zdobycia i wykorzystania pieniędzy z Unii Europejskiej, to dlaczego pieniądze przeznaczone są na metro? Oczywiście metro jest bardzo potrzebne, ale czy nie ma innych źródeł? Czy tylko można to wziąć ze środków przewidzianych na porty? Właśnie portów nie ma kto bronić, bo więcej jest osób związanych z Warszawą.

My też, jako patrioci, jesteśmy związani z Warszawą, ale Polska jest państwem morskim i nie wolno nam tych środków przeznaczać na inne cele niż na rozwój, tym bardziej że zawsze gospodarka morska była tą gałęzią gospodarki, która nie miała polityki, nie miała decydentów w tym zakresie, szczególnie jeżeli chodzi o porty w Szczecinie, Świnoujściu i Policach. Dziękuję.

### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Zanim pan minister lub ktoś wskazany przez pana ministra udzieli odpowiedzi, poproszę jeszcze zgłaszających się senatorów.

Pani senator Wiesława Sadowska, proszę bardzo.

### **Senator Wiesława Sadowska:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Jestem senatorem z Radomia. Problem, który chciałabym poruszyć, może wydać się problemem lokalnym, ale nie jest to problem lokalny. Chodzi o modernizację linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków na odcinku Warszawa – Radom. Chciałabym zapytać pana dyrektora kolei, czy w projektach, o których pan wspomniał, jest projekt przewidziany na ten rok.

Projekt ten nie ma szczęścia, ponieważ pojawia się od wielu, wielu lat. O jego niezbędności wiemy wszyscy doskonale, ponieważ obecnie dojeżdża się z Radomia do

Warszawy średnio w ciągu dwóch godzin; pociągiem pospiesznym godzinę i czterdzieści minut albo godzinę i pięćdziesiąt minut. Kiedy Radom stawał przed koniecznością wyboru, czy ma należeć do województwa mazowieckiego, czy do województwa świętokrzyskiego, wybrał województwo mazowieckie, licząc na to, że bliskość Warszawy będzie bodźcem do rozwoju tego miasta. Tymczasem można mówić o degradacji naszego miasta z tego powodu, że ma tak niedogodne połączenie kolejowe i połączenie trasą E-7.

Wszyscy, którzy jeżdżą tą trasą, wiedzą, jak to wygląda. Jest to wielkie cementarstwo, miasto się degraduje. Już 30% pracujących, zdolnych do pracy ludzi dojeżdża z tego miasta do Warszawy różnymi środkami lokomocji. Często dojeżdżają oni zdezelowanymi samochodami, ginąc na trasie E-7. Modernizacja tej trasy istotnie poprawiłaby warunki dojazdu do pracy, a także przyczyniłaby się do tego, że inwestorzy zechcieliby częściej zaglądać do Radomia i rozpoczynać tam jakieś inwestycje.

Tymczasem w Narodowym Planie Rozwoju zrezygnowano z tego projektu, który kiedyś był uwzględniony, na korzyść trasy Warszawa – Łódź. O ile wiem, zostają jakieś oszczędności z kwoty przewidzianej na modernizację trasy Warszawa – Łódź. Myślę, że należałoby te środki przesunąć na modernizację tego odcinka linii. Oczywiście koszt całości wynosi około 1 miliarda 500 milionów zł i rzeczywiście to jest potężna kwota, ale czy nie należałoby w omawianym budżecie zapisać konkretnych środków po to, ażeby projekt ten stał się realny, żeby znowu z niego nie zrezygnowano na korzyść innego, ważniejszego planu. Wiadomo, że lobbing jest dosyć mocny. Łódzki lobbing był mocniejszy, radomski się nie przebił.

Czy w tej chwili jest to możliwe i jaka ewentualnie kwota wchodziłaby w grę? Nie jestem członkiem komisji infrastruktury, więc nie jestem władna wnosić poprawki, jednak czy pan dyrektor nie zechciałby się do tego ustosunkować? Jak to wygląda, jakie są perspektywy, jeśli chodzi o tę linię? Jakie są potrzebne pieniądze, żeby można było docelowo skorzystać ze środków unijnych? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo, Pani Senator.

Pan senator Ryszard Matusiak, proszę bardzo.

**Senator Ryszard Matusiak:**

Mam pytania do pana ministra i do pana dyrektora. Chciałbym uzyskać następujące wyjaśnienie, jeżeli można. Chodzi o sprawę dotyczącą MON. Jakie jest stanowisko MON? Czy w ogóle jest jakieś stanowisko na piśmie w tej sprawie, że nie płaci i dlaczego nie płaci?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Nie, Panie Dyrektorze. Mogę rozumieć pana minę, ale ona mnie nie zadowala. To po pierwsze. Po drugie, rozumiem, że funkcjonujemy w państwie prawa, Panie Dyrektorze, wobec tego istnieją jakieś zasady.

Drugie pytanie dotyczy akcyzy. O ile wiem, przeprowadzane były na kolei przetargi i pojawiały się różne sprawy związane z dostawą paliwa na potrzeby kolei. Miało być tanio i miało być łatwiej. Chciałbym wiedzieć dokładnie, jaki jest powód – podkreślam: jaki jest powód – tego, że kolej nie otrzymała środków z akcyzy w takiej

wysokości, o jakiej mówimy. Nie wiem, czy uzyskam odpowiedź. Mam w tej sprawie wątpliwości.

I trzecie pytanie, które dotyczy linii kolejowych tak zwanego pierwszego rzutu – tak to nazwę – a więc linii biegnących przez Polskę w kierunkach wschód – zachód i północ – południe. Jaka jest sytuacja, jeśli chodzi o nasze środki i środki unijne? Zaznaczam, że chciałbym uzyskać informacje w troszeczkę innym wymiarze. O co chodzi? O ile wiem, w zachodniej części Polski, w części południowo-zachodniej, jest na przykład trasa Węgliniec – Wrocław i odcinek od Legnicy w kierunku Krakowa. Jak to wygląda? Sprawa druga dotyczy odcinka od Poznania w górę. Te dwie sprawy mnie interesują. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma pytań.

Panie Ministrze, proszę...

Aha, bardzo przepraszam, pan senator Józef Sztorc.

*(Senator Józef Sztorc: Pan przewodniczący nie chce mnie widzieć.)*

Nie, dzisiaj widziałem pana z Mikołajem.

Proszę bardzo.

**Senator Józef Sztorc:**

Dziękuję bardzo.

Chciałbym poruszyć kilka spraw. Cieszę się, że panowie, którzy zarządzają kolejami, dostrzegają, że z kolejami coś trzeba zrobić. Muszę powiedzieć, że jeżdżę dużo pociągami. Dzisiaj rano również jechałem. I zgroza, zgroza. Zwracam się do członków Zarządu PKP: nie może być tak, że na stacjach PKP w Polsce nie ma zamków w drzwiach.

Panie Dyrektorze, zamki kosztują sto razy mniej niż ogrzewanie budynków dworcowych w Krakowie, w Katowicach. Dziś byłem na stacji w Tarnowie. Napisałem trzy pisma do ministra infrastruktury. Zapłacę za zamki, za stolarza i pozamykam te drzwi. Zgroza, Panowie. Ogrzewanie hal dworcowych kosztuje dużo pieniędzy. Domagacie się pieniędzy – i słusznie, bardzo słusznie – ale trzeba wziąć się do roboty. Nie może być tak, jak jest. To tyle na początek.

Chciałbym zadać następujące pytanie. W związku z tym, że ogranicza się ilość linii kolejowych, chcę uzyskać odpowiedź na pytanie, czy planuje się budowę nowych linii kolejowych. Szczególnie interesuje mnie linia kolejowa do Nowego Sącza przez Piekiełko, przez Limanową z Podłęża czy z Krakowa Płaszowa... *(wypowiedź poza mikrofonem)* ...przewodniczącemu związków zawodowych ze Stróż, znanemu Stanisławowi K., skrócić drogę do Warszawy. To jest śmieszne pytanie, ale wszyscy w Małopolsce mówią: tak chcecie zrobić, żeby mieć święty spokój ze Stanisławem, więc zadają takie pytanie.

Drugie pytanie jest następujące. Nie zabierałem głosu wcześniej, jednak mam pytanie. Chciałbym zapytać o przeprawy promowe. Istnieją na rzekach Dunajec i Wiśła, w odległości 6 km od siebie, trzy przeprawy promowe: na Dunajcu – Otfinów i Ujście Solne oraz na Wiśle, w odległości 3 km od tego, przeprawa promowa z woje-

wództwa świętokrzyskiego do województwa małopolskiego – Nowy Korczyn – Borusowa. Dwie przeprawy promowe na Dunajcu są bezpłatne, a przeprawa promowa na Wiśle jest płatna. Korzystający z niej ludzie, dzieci, które uczęszczają do szkół, płacą za przejazd promem, chłop, który jedzie furmanką, płaci za przejazd promem. Czy nie dałoby się tego, Panowie, ujednoczyć? Albo trzeba ustalić ceny na dwóch promach, które są bezpłatne, albo ten trzeci prom powinien być bezpłatny. Robi się ferment, zamieszanie. Rozumiem, że są inni zarządcy, ale myślę, że w celu uspokojenia sytuacji trzeba byłoby to ujednoczyć.

Trzecie pytanie jest takie. Napisałem kilka pism do pana ministra infrastruktury w sprawie remontu dworca PKP w Tarnowie. Jeżdżę pociągami dość długo, pochodzę z kolejarzkiej rodziny z tradycjami i wiem, jak kolej się dewastuje. Nie wiem, czy panowie z zarządu jeżdżą na wschód, do Nowego Sącza, Tarnowa, Rzeszowa, Jasła. Gdyby tak ktoś z zarządu pojechał kiedyś pociągiem i popatrzył, jak wyglądają dworce. Czy myślą państwo, w jaki sposób wyremontować chociaż te tynki odlatujące, żeby nie przeszkadzały pasażerom? Nie mówię już o tym, żeby dworce pomalować lub zrobić coś innego.

I ostatnia sprawa. Co zarząd PKP myśli o ludziach, którzy nocują na dworcach?  
(*Głos z sali*: Napisane jest o tym w dzisiejszej gazecie.)

Jest napisane w gazecie. Nie czytałem, nie miałem czasu. Jest to bardzo poważny problem. To zamiast przyciągać ludzi do kolei, odstrasza ich, odpycha. Musimy coś z tym fantem zrobić. Na wszelki wypadek, Panie Przewodniczący, chcę złożyć poprawkę dotyczącą zabezpieczenia w budżecie państwa kwoty 120 tysięcy zł na utrzymanie przeprawy promowej na Wiśle z miejscowości Nowy Korczyn do Borusowej, z pańskiego województwa świętokrzyskiego do mojego województwa małopolskiego.

Tyle, dziękuję.

#### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Mam prośbę do pana ministra i również do pana dyrektora PKP. Rozumiem, że jeżeli chodzi o Zarząd PKP, to reprezentuje on spółkę matkę, a pytania dotyczyły spółek córek, w związku z tym gdyby państwo uznali, że dzisiaj nie odpowiedzą na te pytania, to odpowiedzą państwo w późniejszym terminie, dobrze?

(*Senator Józef Sztorc*: To jest poprawka.)

Dziękuję.

Bardzo proszę.

#### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Witold Górski:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Na niektóre pytania postaram się odpowiedzieć w miarę szybko i zwięźle, ale będę też prosił o pomoc kolegów z PKP SA i panią z Ministerstwa Finansów.

Dziękuję pani senator za to, że ujęła się za urzędami żeglugi śródlądowej. Pani senator doskonale zna ten problem. Jeśli chodzi o Świnoujście, problem jest nam znany. Niestety, ta droga nie jest drogą krajową i na tym polega problem. Dopłat tych powinien dokonywać samorząd, czyli, krótko mówiąc, Urząd Miejski w Świnoujściu, chyba że jest jakieś inne obejście. Tu właśnie prosiłbym o pomoc panią z Ministerstwa Finansów. Może coś będzie można zrobić.

Odnosnie do kwoty 150 milionów zł, Pani Senator, chcę powiedzieć, że to nie będzie ze środków na porty, to będzie ze środków na drogi. Mogę zapewnić, że środki te nie zostaną zabrane gospodarce morskiej. Rząd nie godził się tak bardzo na zabranie owych 150 milionów zł. Pierwszy wniosek posłów PiS w tej sprawie przypadł, natomiast został pozytywnie przegłosowany wniosek koalicji.

Jeśli chodzi o 50 milionów zł na most w Płocku, to był to wniosek posła Piłata. Natomiast jeśli chodzi o metro, to był to wniosek posła – i naszego kiedyś kolegi z resortu – Jacka Zdrojewskiego. Zapewniam jednak, że te pieniądze absolutnie nie zmniejszają naszych środków przeznaczonych na gospodarkę morską.

Kwestia płatnej przeprawy na Wiśle. Niestety, to też jest w gestii samorządu. Samorząd może ustalać opłaty za przeprawy promowe albo nie. Ministerstwo, nawet gdyby chciało, nie ma możliwości prawnych, by pomóc. Nie możemy ani przymusić, ani zmusić. Prośba zapewne nic nie da. W pełni zgadzam się z panem, jest to doskonały wniosek, Panie Senatorze, zwłaszcza gdy to dotyczy młodzieży czy ludzi biedniejszych, którzy nigdy nie skorzystają z takiej przeprawy, nawet jeśli potrzebują. Proponowałbym zgłosić taki wniosek do lokalnego samorządu.

Prosiłbym pana prezesa Andrzeja Wacha o ustosunkowanie się do spraw kolejowych, a później panią o odniesienie się do kwestii dofinansowania samorządu Świnoujścia. Faktycznie jest to duży problem, paliwo drożeje, a prom musi pływać. Odbija się to na kosztach miejscowej ludności. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Pan prezes Andrzej Wach, proszę bardzo.

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Izbo!

Z pochyleniem głowy wysłuchałem tego, co pan senator powiedział na temat braku zamków w drzwiach oraz stanu składów pociągów i dworców. To jest jedno z wielkich zadań, do realizacji którego jako zarząd intensywnie przystępujemy, oczywiście bez żadnych deklaracji, bo trudno jest w tak wielkim przedsiębiorstwie zrobić w krótkim czasie coś, co będzie zauważalne.

Nas również boli to, co pan senator zauważył. Chcemy inaczej prowadzić dworce kolejowe. Między innymi dotyczy to dworca w Tarnowie. Rozmawiałem na ten temat z marszałkiem województwa małopolskiego. Chcemy czynić to wspólnie z samorządami. Nawet jesteśmy zwolennikami tego, że kolej będzie przekazywała dworce kolejowe, żeby wspólnie je zagospodarowywać, bo jest to chyba właściwa formuła podejścia do tego, żeby w tak dużej liczbie obiektów dokonać w krótkim czasie znaczących zmian. Dotyczy to również dworca w Tarnowie.

Nie zamierzamy kierować się niczym innym niż względy ekonomiczne w zakresie budowy nowych linii. To jest jedyna przesłanka, którą się kierujemy, podejmując się realizacji nowych projektów. Ten zarząd mówi o tym, że kolej to jest dobry biznes. Zaczynamy o tym przekonywać, bo taka jest potrzeba. Trzeba o tym mówić, trzeba mieć marzenia, bo inne kraje wychodzą bardzo dobrze na rozwoju kolei. My również myślimy o rozwoju kolei, w szczególności o liniach dużych prędkości: Warszawa –

Łódź – Wrocław. Odcinek Łódź – Wrocław jest bardzo istotny, jeżeli mówimy o nowych liniach.

Przechodząc do tego, co zgłosiła pani senator, a mianowicie do kwestii dotyczącej linii nr 8 Warszawa – Radom, chcę powiedzieć, że linia Warszawa – Radom, tak jak i linia Warszawa – Łódź, powinna być modernizowana ze środków kierowanych na rozwój regionalny. Jest już przygotowane studium wykonalności, natomiast trzeba wykonać dokumentację wymaganą do złożenia wniosku. Oczywiście na przygotowanie dokumentacji potrzebne są środki.

Zgłaszam wniosek, żeby przeznaczyć z rezerwy 100 milionów zł na projekty, bo muszą być przygotowane projekty, żeby mieć zdolność do absorpcji środków unijnych. Między innymi w tej kwocie mieszczą się środki na projekt dotyczący linii Warszawa – Radom. Projekt ten poszerzony jest o odcinek Służewiec – Okęcie. Trzeba zmodernizować odcinek Warszawa – Służewiec i dobudować półtora kilometra po to, żeby dojechać z Dworca Centralnego do Lotniska Okęcie, ale to jest w ramach tego samego projektu dotyczącego linii nr 8.

Myślę, że ta kwota z rezerwy – odnosząc się do tego wniosku – na projekty byłaby istotnym krokiem w zakresie realizacji linii Warszawa – Radom. Linia ta musi być zmodernizowana. Pozostaje kwestia: kiedy, a to jest bardzo mocno związane z tym, kiedy uzyskamy wystarczającą ilość środków przynajmniej na wkład własny, bo myślę, że kolejna część ze środków unijnych powinna być możliwa do uzyskania.

Odpowiadając na pytania dotyczące MON, chcę powiedzieć, że w ustawie o transporcie kolejowym jest zapis mówiący o tym, że finansowane są wyłącznie linie o charakterze obronnym. W przypadku naszego pionu wojskowego w firmie te potrzeby są dookreślane corocznie, natomiast środki na to pochodzą z budżetu. I nie ma podstawy prawnej do tego, żeby na styku MON czy struktury: Agencja Mienia Wojskowego – PKP te środki wygospodarować. Takich możliwości i takiej podstawy prawnej nie znajdujemy i na razie upominamy się corocznie o środki przy określaniu budżetu państwa.

Sprawa akcyzy. Tak jak jest w ustawie zapis o finansowaniu dróg z podatku akcyzowego, tak nie ma stosownego zapisu dotyczącego finansowania w ustawie o transporcie kolejowym, bo to jest rozwiązanie systemowe. Tak powinno być. Jeśli mówimy o podatku akcyzowym, to trzeba powiedzieć, że w innych krajach właśnie z tegoż podatku jest finansowany transport kolejowy, z takiego źródła. Jest to rozwiązanie systemowe odnoszące się nie tylko do jednej gałęzi transportu, lecz do wszystkich gałęzi transportu, tym bardziej że coraz wyraźniejsze jest dążenie do kierowania ładunków z zatłoczonych dróg na tory. Jednak na razie są to tylko wypowiedzi w dyskusji, które nie są poparte tym, że znajdują się stosowne środki. Tyle mogę powiedzieć.

W roku ubiegłym poszukiwanie środków z akcyzy na rozwój linii kolejowych było działaniem akcyjnym, jednorazowym, natomiast to się nie przełożyło na rozwiązania systemowe. Wiem, że przy okazji określania polityki transportowej kraju mówi się właśnie o takim systemowym rozwiązaniu, ale na pewno nie jest to sprawa przyszłorocznego budżetu. Ewentualnie jest to sprawa kolejnych budżetów. My jako kolej zabiegamy oczywiście o systemowe rozwiązanie, bo to jest po prostu logiczne.

Linia E-30 jest modernizowana. Chcę poinformować, że przyjmuje się, iż powinna być zmodernizowana na tych odcinkach, na których jest to najbardziej potrzebne z punktu widzenia pasażera. Decyzje podejmowane były pod koniec lat dziewięćdzie-

siątych. Modernizowane są obecnie głównie odcinki Opole – Wrocław i Wrocław – Legnica – Węgliniec. W tym roku zmodernizowaliśmy krótki odcinek, o długości 8 km, na terenie Krakowa po to, żeby usprawnić dojazd do Lotniska Balice. Takie jest oczekiwanie społeczności lokalnych, władz samorządowych. Środki zostały przerzucone, bo taka jest logika, tam jest dużo pasażerów, w związku z tym w pierwszej kolejności powinno nastąpić usprawnienie jazdy na tym odcinku. Czynimy to w miarę możliwości, na tyle, na ile nas stać.

Linia Poznań – Szczecin. Sprawa jest jak najbardziej istotna. Po nieszczęściu, które miało miejsce kilka lat temu, zostało to usprawnione, natomiast pozostaje kwestia odcinka Szczecin – Świnoujście. Jest wielka potrzeba przeznaczenia środków na naprawę infrastruktury, jako że jest ograniczenie prędkości na odcinku w kierunku portów, a przecież tu rozwija się biznes, prawda. Dostrzegamy taką potrzebę, natomiast nie chcę już mówić, dlaczego tego nie realizujemy, bo już na ten temat się wypowiedziałem.

Myślę, że w skrócie odniosłem się do kwestii poruszonych przez panie i panów senatorów.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Pan senator Józef Sztorc, proszę.

**Senator Józef Sztorc:**

Prosiłbym jeszcze pana prezesa o uzupełnienie odpowiedzi. Dysponuję pismem sprzed kilku miesięcy, w którym napisali państwo, że w budżecie na 2005 r. będą uwzględnione środki na wykonanie elewacji budynku dworca PKP w Tarnowie. Chciałbym usłyszeć, czy to, co zostało napisane w tym piśmie, było tylko odsunięciem problemu, czy jest to fakt. Nie ustosunkował się pan również do problemu, o którym powiedziałem, a mianowicie do problemu ludzi śpiących na dworcach.

Chcę także zapytać o rzecz następującą. Cieszę się, że podchodzicie do spraw kolei z biznesowego punktu widzenia. Ten fakt mnie cieszy. Myślę, że jeśli w taki sposób będzie pan podchodził do sprawy, to coś z kolei będzie. Czy nie uważa pan za stosowne dokonać przy okazji modernizacji linii prowadzącej do Radomia – jest wiele głosów w tej sprawie – modernizacji dalszego odcinka linii kolejowej: do Kielc i do Krynicy, żeby skrócić drogę o sto ileś kilometrów i o godzinę czas dojazdu do Krynicy i na południe Europy, do Budapesztu? Plany powstały przed wojną i jest to odkładane już sześćdziesiąt parę lat. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Jeżeli pan prezes pozwoli, i pan senator również, to przyjmiemy, że na niektóre pytania, które są szczegółowe i dotyczą innej spółki, spółki córki, tak bym określił, odpowiedź będzie przekazana na piśmie, o ile udzielona odpowiedź nie będzie satysfakcjonująca. Proponuję to na wszelki wypadek, bo nie poruszaliśmy jeszcze spraw dotyczących spółek córek.

Panie Prezesie, proszę.

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

Panie Przewodniczący, jeśli można, to bardzo krótko odpowiem.

Jeśli chodzi o osoby mieszkające na dworcach, to jest przyjmowany pewien program. Mianowicie w godzinach nocnych próbujemy zamykać dworce. Jest to bardzo trudna sprawa ze względów społecznych, ale jest to konieczne. Niektóre dworce, szczególnie modernizowane, przystosowujemy do wprowadzenia przerwy na sprzątanie. Wtedy problem mieszkania na dworcach na pewno będzie ograniczony, tak jak jest w innych krajach. Natomiast myślę, że akurat w takim kraju, gdzie, w cudzysłowie, tych mieszkańców jest taka liczba, są to trudne decyzje. Jednak w tym kierunku chcemy zmierzać.

Natomiast jeśli chodzi o modernizację ciągu linii do Kielc i dalej w kierunku południa do Przemyśla, to chcę powiedzieć, że jest to linia, która nie znajduje się w układzie korytarzowym, w ciągu tych 5 tysięcy km, na które otrzymujemy środki unijne. Jesteśmy głęboko przekonani, że ta linia jest i będzie, nigdy nie zostanie zlikwidowana, a zatem musi być modernizowana. To, kiedy znajdziemy środki na modernizację tak długiego ciągu, zależy, jak wiadomo, nie tylko od przekonania czy od tego, co chciałby w tej materii zrobić Zarząd PKP lub Zarząd Polskich Linii Kolejowych.

Próbujemy w tym przypadku znaleźć źródło sfinansowania w Funduszu Rozwoju Regionalnego. Gdybyśmy zrealizowali odcinek Warszawa – Radom, to byłby to duży krok, jeśli chodzi o ciąg, o którym powiedział pan senator. Być może znajdzie się kolejne źródło finansowania, które umożliwi realizację kolejnego odcinka. Widzimy tylko takie rozwiązanie. Na razie, Panie Senatorze, na linii mamy – poza tymi 5 tysiącami km linii – 74 miliony zł. Mówiłem już, że to jest kwota odpowiadająca kosztowi realizacji jednego odcinka linii drogowej „Zakopianka”. To jest wszystko, co otrzymuje PKP. Możemy spełnić oczekiwania społeczności – które są bardzo istotne i które bierzemy pod uwagę – tylko w takim zakresie, w jakim jesteśmy w stanie to uczynić.

*(Senator Józef Sztorc: Jeszcze o Tarnowie pan nie powiedział.)*

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

W skrócie już odpowiedziałem. Rozmawiałem z marszałkiem województwa małopolskiego. Ten dworzec, poza dworcem krakowskim, jest tym, który chcemy wspólnie z samorządem, być może w drodze przyjęcia wspólnych rozwiązań, modernizować. Nie deklaruje tego, natomiast na pewno jest to sprawa, którą musimy załatwić. Nie chodzi tylko o elewację. Ten dworzec w znacznie większym stopniu powinien być zagospodarowany od strony komercyjnej. Dotyczy to nie tylko kas i poczekalni. Pomieszczenia dworca powinny być wykorzystywane również do innych celów. Chcemy wspólnie z samorządami bardzo mocno się temu przyglądać.

*(Senator Józef Sztorc: Przepraszam, Panie Przewodniczący, ale jeszcze muszę coś dodać.)*

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

**Senator Józef Sztorc:**

Dysponuję pismem pana ministra infrastruktury, z którego wynika, że ten dworzec w 2005 r. będzie modernizowany. Będę na planarnym posiedzeniu Senatu o tym



mówił. Proszę się jednak przygotować, Panie Prezesie, bo jeżeli się w piśmie do pana marszałka Senatu stwierdza, że coś takiego jest przewidywane, a dzisiaj tę sprawę się omija, to albo jest źle, albo ktoś tak napisał po to, żeby mnie zbyć. To pytanie będzie postawione.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Pan senator Sztorc nie da się zbyć, jak widać.

Szanowni Państwo, czy są pytania? Skoro nie ma...

*(Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Budżetowej w Ministerstwie Finansów Ewa Paderewska: Zostałam wezwana do odpowiedzi.)*

Poproszona, poproszona o odpowiedź.

Bardzo proszę panią.

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

Zostałam poproszona o odpowiedź na pytanie dotyczące przepraw promowych w Świnoujściu. Niestety, nie mam przy sobie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, ale, jak pamiętam, przeprawy o określonym natężeniu ruchu mogą być dofinansowane z rezerwy subwencji ogólnej. Akurat ta przeprawa w Świnoujściu jest dofinansowywana, przy czym tę rezerwę dzieli jeden z zespołów Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Tak więc nawet gdyby zostały zwiększone środki w tej rezerwie, to nie oznacza to, że byłyby one skierowane akurat na przeprawę w Świnoujściu. Nie wiem również, czy państwo się orientujecie, czy wiecie na pewno, że w przyszłym roku zabraknie środków na tę przeprawę. Ta rezerwa została zaplanowana zgodnie z zasadami ustalonymi w ustawie o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, tak więc istnieje szansa, że zostaną przeznaczone środki w wysokości zapewniającej funkcjonowanie promów.

Zaznaczam przy tym, że ta sprawa nie mieści się w zakresie moich obowiązków służbowych, wobec tego jeżeli byłoby trzeba uzyskać jakieś dokładniejsze informacje, to musiałabym poprosić o pomoc kolegów z innych departamentów.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo, Pani Dyrektor.

Przekażemy tę odpowiedź koleżance, żeby to jeszcze sprawdziła. W dniu dzisiejszym nie ma konkretnego wniosku w tym zakresie, w związku z tym nie będziemy nad tym głosować.

Zgłoszone zostały następujące wnioski: wniosek pani senator Czesławy Christowej dotyczący płac pracowników urzędów żegluga śródlądowej, trzy moje własne wnioski dotyczące kolei i ewentualnie czwarty wniosek. Po kolei poddam je pod głosowanie.

Pierwszy wniosek brzmi następująco: w części 39 „Transport”, w dziale 750 „Administracja publiczna”, w rozdziale 75001 „Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej” zmniejszyć wydatki bieżące o kwotę 405 tysięcy zł, z przeznaczeniem na zwiększenie wydatków w części 39 „Transport”, w dziale 600 „Transport

i łączność”, w rozdziale 60042 „Urzędy żeglugi śródlądowej” o łączną kwotę 405 tysięcy zł, z tego na wynagrodzenia osobowe pracowników o kwotę 106 tysięcy zł, na wynagrodzenia osobowe członków korpusu służby cywilnej o kwotę 235 tysięcy zł i pochodną od wynagrodzeń o kwotę 64 tysiące zł.

Poprawka do załącznika nr 12 – Zatrudnienie i wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych w 2005 r.: pkt c – dla osób nieobjętych mnożnikowymi systemami wynagrodzeń w części 39 „Transport”, w dziale 600 „Transport i łączność”, w rubrykach 3 i 4 zwiększyć wynagrodzenia o kwotę 106 tysięcy zł; pkt d – dla członków korpusu służby cywilnej w części 39 „Transport”, w dziale 600 „Transport i łączność”, w rubrykach 3 i 4 zwiększyć wynagrodzenia o kwotę 235 tysięcy zł.

Tak brzmi propozycja poprawki.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki, proszę podnieść rękę. (4)

Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.

Przechodzimy teraz do wniosku, który dotyczy przesunięcia – tylko przesunięcia – w części 39 „Transport”, w rozdziale 60001, w dziale 600 „Transport i łączność” 18 milionów zł z kwoty 408 milionów zł – czyli zmniejszenia o 18 milionów zł – do rozdziału „Infrastruktura kolejowa”. Konkretnie jest to przesunięcie kwoty 18 milionów zł z rozdziału do rozdziału w tym samym dziale i w tej samej części budżetu. Taką propozycję poprawki pozwałam sobie zgłosić.

Kto jest za, proszę podnieść rękę. (4)

Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.

Kolejna poprawka dotyczy akcyzy, o której była mowa. Zwracał na to uwagę również pan senator Ryszard Matusiak. Jest propozycja zmniejszenia kwoty w części 39 „Transport”, w dziale 600 „Transport i łączność”, w rozdziale 60011 „Drogi publiczne i krajowe”. Proponowałbym zwiększyć środki na infrastrukturę kolejową o całą kwotę 56 milionów zł.

Bardzo proszę o zabranie głosu przed głosowaniem dwie osoby: panią i następnie pana.

Proszę bardzo.

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

W poprzedniej części posiedzenia zwracałam już uwagę na to, że nakłady na drogi muszą stanowić kwotę nie mniejszą niż 12% wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

(Przewodniczący Jerzy Suchański: To jest to, tak? Czy tam jest powiedziane: na drogi kołowe, czy: na drogi?)

Dokładnie powiedziane jest: na drogi publiczne krajowe.

(Przewodniczący Jerzy Suchański: A drogi kolejowe nie są drogami publicznymi.)

Nie, nie, to nie są drogi, to są linie kolejowe.

(Głos z sali: To są żelazne drogi.)

(Przewodniczący Jerzy Suchański: Rozumiem.)

Natomiast chciałabym jeszcze raz podkreślić, że tam nieprawidłowo została ujęta kwota 100 milionów zł na metro, która – w ten sposób zaplanowana – nie będzie mogła być wykorzystana na cel, w związku z którym posłowie zdecydowali się ją umieścić w części 39.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

To jest niezwykle cenna uwaga, Pani Dyrektor. Będziemy później ewentualnie prosili o wypowiedź na ten temat.

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych  
w Ministerstwie Infrastruktury Mieczysław Bajurski:**

Mieczysław Bajurski, dyrektor Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych w Ministerstwie Infrastruktury. Chciałbym zabrać głos w tej samej sprawie.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Środki na drogi krajowe są ustalane, zgodnie z ustawą, w wysokości nie mniejszej niż 12% wpływów z akcyzy od paliw silnikowych. Ta wielkość środków, która jest ustalona, stanowi właśnie 12%. Tak jak w przypadku MON ustala się niecałe 2% PKB, tak w tym przypadku też jest to określone ustawowo. W związku z tym nie można zabrać stąd żadnych pieniędzy, bo będzie to sprzeczne z ustawą o drogach publicznych. To jest przewidziane tylko na drogi krajowe, którymi zarządza Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Natomiast od tego roku drogi będące w gestii samorządów są finansowane z dochodów własnych. Kiedyś były finansowane również w oparciu o wpływy z akcyzy, teraz nie. Ustawa mówi tylko o drogach krajowych, które są w gestii ministra infrastruktury. Jeżeli państwo wnosicie o to, żeby coś dołożyć na rzecz kolei z tego tytułu, że opłaca akcyzę, to trzeba znaleźć inne źródło finansowania.

Chcę poinformować, że wszystkie zwiększenia, jakie były proponowane w Sejmie zarówno w Komisji Infrastruktury, jak i później, w Komisji Finansów Publicznych, czy w trzecim czytaniu budżetu, odnosiły się do tego, by określić jakąś kwotę z rezerwy integracyjnej, chociaż w trzecim czytaniu zgłaszane były wnioski o zabranie ze środków MON na infrastrukturę obronną, jednak wszystkie te wnioski zostały odrzucone, żaden nie przeszedł, dlatego kwota na infrastrukturę kolejową pozostała bez zmian.

Tak więc jeśli chodzi o wniosek, żeby zabrać z czegoś – oczywiście my jesteśmy przeciwni, żeby zabierać z części 39 – to ze środków na drogi nie można zabrać, bo to stanowi minimum ustawowe.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Rozumiem. Dziękuję za czujność.

*(Dyrektor Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych w Ministerstwie Infrastruktury Mieczysław Bajurski: Może jeszcze jedno zdanie, bo tu pan prezes powiedział o tym roku.)*

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych  
w Ministerstwie Infrastruktury Mieczysław Bajurski:**

Na ten rok dla PKP zaplanowano na etapie projektu budżetu 240 milionów zł na infrastrukturę kolejową. Zostało to zwiększone o 30 milionów zł w trakcie prac, ale

zostało zwiększone po rozmowach rządu ze związkami, kiedy były strajki. Na ten rok był przewidziany w naszym budżecie rozdział „Autostrady płatne”. Z tego przesunięto – bo to nie są wpływy z akcyzy – 30 milionów zł na rzecz PLK, na infrastrukturę kolejową. Jednak w budżecie na rok 2005 nie ma rozdziału „Autostrady płatne”. Nie ma takiej pozycji, w związku z tym w naszym budżecie nie znajdujemy żadnych środków pozwalających zwiększyć nakłady na infrastrukturę kolejową. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z PKP mógłby ewentualnie podpowiedzieć sposób wyjścia z tej sytuacji? Skoro są ustawowe przeszkody, tak jak tu mówiono, to w związku z tym prosiłbym o podpowiedź.

Pan dyrektor Lach, proszę.

**Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Janusz Lach:**

Panie Przewodniczący! Szanowne Panie Senator i Szanowni Panowie Senatorowie!

Można tylko podsumować. Nie wiem, bo nie mam aż tak dokładnych danych jak przedstawiciel Ministerstwa Finansów, czy to jest równo 12%, czy troszeczkę więcej niż 12%, jeżeli chodzi o zapis dotyczący akcyzy. To jest nie mniej niż 12%, ale może być 12%, prawda. Jeżeli tam jest 13% czy 14%, czy 12,5%, to sądzę, że kwota 56 milionów zł spokojnie by się w tym: powyżej 12% zmieściła. Jednak takimi danymi nie dysponuję. Tylko przedstawiciele Ministerstwa Finansów dokładnie to wiedzą.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Jeżeli jest to kwota powyżej minimalnego zapisu ustawowego, to sądzę, że pan przewodniczący znalazł właściwe miejsce – po ustaleniu tej odpowiedzi – skąd przesunąć, bo w toku dyskusji wskazany został paradoks akcyzy, którą opłacamy w paliwie. Przedstawiciele resortów odpowiedzą. Natomiast, jeżeli ta kwota stanowi minimum 12%, tyle, ile wskazuje ustawa – w co osobiście wątpię – to jest ta wielka rezerwa strategiczna – 4,7 miliarda zł – i w tej rezerwie można znaleźć źródło sfinansowania, jeśli chodzi o tę poprawkę, o której pan przewodniczący powiedział.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pani dyrektor, a następnie pan dyrektor.

Proszę bardzo.

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

Dwukrotnie już mówiłam, że nakłady na drogi ustalone są w wysokości 12,01% wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Dodatkowo w tym rozdziale ujęte zostało 100 milionów zł na metro. Można więc to rozstrzygnąć, na przykład zwiększając, kosztem rezerwy na kredyty na infrastrukturę drogową i porto-

wą, nakłady na metro. Do decyzji państwa należy oczywiście zmniejszenie, na przykład, nakładów na metro i zwiększenie nakładów na kolej. Podkreślam przy tym, że zaplanowane w części 39 środki na metro nie mogą być wykorzystane na ten cel.

*(Głos z sali: To jest prosta odpowiedź)*

Druga rzecz, ta rezerwa na integrację z Unią Europejską jest napięta.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Rozumiem, dziękuję bardzo.)*

Przyjęte zostało, że powinna ona stanowić znaczącą kwotę pozwalającą na elastyczne gospodarowanie tymi środkami. W trakcie wykonywania budżetu opracowane zostaną jeszcze dokładne procedury postępowania, ale dofinansowywane będą te projekty, które będą dobrze przygotowane i które będą umożliwiały pozyskanie stosownie większych środków z Unii Europejskiej.

W trakcie prac w Sejmie rząd w zasadzie protestował przeciwko pomniejszeniu środków z tej rezerwy. Wyjątek stanowiło przesunięcie 350 milionów zł z rezerwy na integrację z Unią Europejską do rezerwy na finansowanie kontraktów regionalnych. Spowodowane to zostało tym, że w listopadzie czy w październiku 2004 r. rezerwa na kontrakty – właśnie w wysokości 350 milionów zł – po uzyskaniu pozytywnej opinii Komisji Finansów Publicznych została przeznaczona na dopłaty bezpośrednie dla rolnictwa.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Kiedyś, kiedyś.

*(Głos z sali: Trzeba było to rozdysponować.)*

Właśnie dlatego została pomniejszona rezerwa na integrację, a zwiększona rezerwa na kontrakty, żeby umożliwić zrealizowanie zadań, które w bieżącym roku zrealizowane być nie mogły.

#### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Metro też, jak słyszę, jest finansowane wirtualnie.

Pan dyrektor, proszę bardzo.

#### **Dyrektor Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych w Ministerstwie Infrastruktury Mieczysław Bajurski:**

Pani dyrektor w zasadzie wszystko powiedziała. Poinformuję, że ustawa mówi: nie mniej niż 12%, ze względu na to, że zawsze w budżecie brakuje pieniędzy. Rząd nigdy nie dał więcej niż 12%, chociaż poprzednio określony był inny procent, ze względu na samorządy, ale zawsze było to minimum ustawowe, nigdy nie było więcej, tak więc z tego nie można. Natomiast decyzję: metro czy kolej, pozostawiamy państwu senatorom.

#### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Rozumiem.

W takim razie zmodyfikowałbym ten wniosek: nie z tej pozycji, lecz z części 83 „Rezerwy celowe”.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, z części 83 „Rezerwy celowe”. To byłaby kwota 56 milionów zł. Wniosek drugi brzmiałby w ten sposób, że w rozdziale 60002 „Infrastruktura kolejowa” zwiększa się wydatki o kwotę 56 milionów zł, a zmniejsza się kwotę w części 83 „Rezerwy celowe”.

*(Głos z sali: Która to jest pozycja?)*

*(Głos z sali: Trzeba podać pozycję.)*

Pozycję jeszcze trzeba podać. Chyba poz. 10. Pani dyrektor już o tym mówiła, ale trudno, nie będziemy jedynymi, którzy przy tej rezerwie będą manipulować, czyli poz. 10.

Kto jest za przyjęciem takiej poprawki, proszę podnieść rękę? (4)

Dziękuję. Jednogłośnie za.

Mam następujący wniosek, o którym tutaj była mowa. Pan senator Ryszard Matusiak również w tej sprawie występował; związane jest to z obroną narodową. Trzeba zaznaczyć konkretnie, że jeżeli są do wykonania zadania, to muszą iść za tym środki. W związku z tym jest konkretna propozycja, żeby nie ruszać rezerw celowych, lecz ruszyć środki MON, bo to jest zadanie dla MON. Mam propozycję, aby w części 39 wprowadzić dodatkowy rozdział w brzmieniu: „Utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym”.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Zaproponuję. Później poproszę o uwagi. Konkretnie byłoby: utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym – 50 milionów zł, chociaż wiemy, że środki są znacznie większe. Niech będzie jednak chociaż w przyszłym roku 50 milionów zł. W części 39 „Transport”, w dziale 600 „Transport i łączność” wprowadzony byłby rozdział „Utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym”, natomiast kwota zabrana byłaby z części 29 „Obrona narodowa”. Tu byłoby zmniejszenie o kwotę 50 milionów zł. Konkretnie mieściłoby się to w tych samych zadaniach obrony narodowej, natomiast byłoby przesunięcie kwoty z jednej części do drugiej. Jest to sprawa, nad którą będzie głosował Senat i Sejm.

Pani dyrektor miała uwagę, proszę bardzo.

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

Nakłady na MON też są ustalone ustawowo. Jest to 1,95%, o ile dobrze pamiętam, produktu krajowego brutto z roku poprzedniego. Obawiam się, że to...

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: To by się zgodziło, bo to jest na MON, właściwie na drogi kolejowe o znaczeniu obronnym.)*

Wie pan, to znowu nie jest mój zakres obowiązków, natomiast pamiętam, że podobny wniosek – chyba kwota była w innej wysokości – był dyskutowany w Komisji Finansów Publicznych i nie znalazł uznania właśnie ze względu na zapisy ustawowe.

#### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

To jest kwestia siły przebicia.

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

#### **Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Janusz Lach:**

Panie Przewodniczący, tak jak słusznie pani dyrektor tu zauważyła, ewentualnie możliwa jest modyfikacja pana wniosku, polegająca na tym, żeby w budżecie MON

zadedykować i zamrozić kwotę 50 milionów zł na zadanie inwestycyjne infrastrukturalne.

*(Głos z sali: Utrzymanie linii...)*

Na utrzymanie linii o charakterze wyłącznie obronnym w budżecie MON – 50 milionów zł. Mieści się to w parametrze wynikającym z produktu narodowego i naszych układów natowskich. Jest dedykowane i może być wydane tylko i wyłącznie na ten cel.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Panie Prezesie, dwie minutki.

Proszę sprecyzować dokładnie, jak miałyby to brzmieć, bo nie możemy zapisać. Musiałaby być konkretna uwaga, co tam wnosimy.

Proszę bardzo.

**Senator Ryszard Matusiak:**

Panie Przewodniczący, mam pytanie do pani dyrektor w związku z tym, że pani dyrektor powiedziała, że byłaby naruszona wielkość ustawowa. Doprecyzuję to, co zostało przedstawione przez przedstawiciela PKP. Jeżeli byłoby to kierowane, ze wskazaniem, że idzie to na utrzymanie infrastruktury, to czy naruszyłoby to zasadę, czy nie?

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

Powiem szczerze, że nie wiem. Sprawy MON nie są w zakresie moich kompetencji. Nie jest to też przedmiotem prac komisji. Powiem szczerze, że gdybyśmy wiedzieli, iż te problemy będą poruszane, przyszłyby koleżanki, które umiałyby udzielić dokładnych odpowiedzi na te pytania. Nie umiem powiedzieć, jak jest na pewno. Wydaje mi się, że gdyby to było ujęte w środkach Ministerstwa Infrastruktury, to byłoby to naruszenie. Takie jest moje zdanie. Jeszcze raz podkreślam: tak mi się wydaje.

*(Głos z sali: A gdyby to było w ramach środków MON?)*

A czy MON może utrzymywać linie kolejowe? Czy to jest jego zadanie? Nie wiem po prostu.

*(Głos z sali: Ustawowe zadanie.)*

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Chwileczkę, proszę państwa, po kolei. Było pytanie, jest odpowiedź.

Pan dyrektor, proszę.

**Dyrektor Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych  
w Ministerstwie Infrastruktury Mieczysław Bajurski:**

Może tylko wyjaśnię, że ustawa o transporcie kolejowym mówi, iż utrzymywanie linii o znaczeniu czysto obronnym jest finansowane z budżetu państwa. Ustawa ta

nie mówi, kto, tylko że kolej w ogóle nadzoruje minister infrastruktury. W związku z tym wszystkie wydatki na kolej są tu, ale ustawa mówi, że finansowane są z budżetu państwa.

*(Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Budżetowej w Ministerstwie Finansów Ewa Paderewska: Właśnie.)*

Ustawa nie precyzuje oczywiście, w której części.

*(Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Budżetowej w Ministerstwie Finansów Ewa Paderewska: Jednak jeżeli minister infrastruktury, to minister infrastruktury.)*

Tak się przyjmuje oczywiście: ten, kto nadzoruje, ale to nie narusza przepisów.

*(Głos z sali: Sądzę, że to może być w środkach MON.)*

### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Myślę, że zrobimy to w następujący sposób. Jeśli państwo pozwolicie, będą zgłoszone dwa wnioski: jeden będzie nasz, komisyjny, który w tej chwili ustalimy, a drugi będzie zgłoszony na posiedzeniu Senatu, co pozwoli na uwzględnienie tego ewentualnie w środkach Ministerstwa Infrastruktury. W tej chwili jest przygotowywany wniosek, aby w ramach środków MON była wydzielona część na utrzymanie tych linii.

Zanim będzie przygotowana propozycja poprawki, którą ewentualnie przyjmiemy, chciałbym, abyśmy powrócili do kwestii, nad którą dyskutowaliśmy poprzednio, dotyczącej skorzystania z rezerwy celowej w wysokości 56 milionów zł. Pani senator Sadowska zgłaszała propozycję – i ja to przeoczyłem, ale to państwo o tym zdecydujecie – żeby ujęty był tam zaczynek na modernizację linii Warszawa – Kraków, tak? Tak rozumiem.

*(Senator Wiesława Sadowska: Na modernizację linii kolejowej Warszawa – Radom.)*

*(Głos z sali: Radom – Kielce.)*

Warszawa – Radom.

Czy byłaby zgoda na reasumpcję głosowania z uszczegółowieniem dotyczącym uwzględnienia tego?

*(Głos z sali: Tak, może być.)*

*(Głos z sali: Tak, tak.)*

W drugim wniosku, który zgłosiłem, dotyczącym przeznaczenia 56 milionów zł z części 83 „Rezerwy celowe” na transport, na łączność, uwzględnione byłoby sformułowanie...

*(Głos z sali: ...w tym na modernizację...)*

Czy może tak być?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Nie, nie, to jest mój wniosek. Kieruję tylko pytanie do Biura Legislacyjnego, czy tak może być zapisane. W części 39 „Transport” nie jest bowiem wyszczególnione: infrastruktura kolejowa i drogowa, linia Warszawa – Kielce. Nie ma tam czegoś takiego. W związku z tym podejrzewam, że tego nie przegłosujemy, ale może sformułowalibyśmy nasze stanowisko do protokołu, które dostarczylibyśmy panu prezesowi w przypadku, gdyby te środki się znalazły, chyba że możemy to wpisać do budżetu. Mam pewną wątpliwość, czy możemy konkretnie wpisać w budżecie, że to jest na linię.

*(Głos z sali: Nie ma mechanizmu, by to wpisać.)*

Raczej nie możemy tego zrobić, prawda?

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.



**Dyrektor Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych  
w Ministerstwie Infrastruktury Mieczysław Bajurski:**

To jest zapisane tylko w wypadku rezerw celowych. W niektórych przypadkach określone są konkretne zadania – w części 83 „Rezerwy celowe” – natomiast nie wpisuje się w budżecie takich szczegółów jak ten, na jaką to jest przeznaczona linia. Tylko w niektórych przypadkach, Panie Senatorze, w części 83, są określone konkretne cele, dlatego nazwano tę część rezerwami celowymi. Także w przypadku inwestycji wieloletnich, o których mowa w załączniku do ustawy budżetowej, jest to konkretnie określone, ale inwestycje kolejowe nie są zgłoszone jako wieloletnie.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

A zatem rozumiem, że nie będziemy głosowali nad nowym wnioskiem, natomiast zapiszemy, że taka jest wola komisji, aby część środków była przeznaczona na tę linię kolejową, jeżeli środki będą przekazane.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Będę miał pytanie do pani dyrektor, a także do Biura Legislacyjnego, czy mógłby być taki wniosek: w części 29 „Obrona narodowa” wydzielenie kwoty 50 milionów zł na finansowanie inwestycji i remontu, eksploatacji oraz utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym. Musielibyśmy wprowadzić taki zapis.

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

Należy wskazać, gdzie proponuje się zmniejszenie: w którym dziale, rozdziale i w której grupie wydatków.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

W tej sytuacji proponuję, abyśmy dłużej nie debatowali nad tym wnioskiem. Pozwolę sobie go zgłosić na posiedzeniu plenarnym, po uszczegółowieniu, jak powinien on zostać wprowadzony legislacyjnie, zgodnie z tym, co tu powiedzieliśmy.

Miałbym prośbę do szanownych państwa o udzielenie mi podpowiedzi, czy byłoby dobrze, ażebyśmy w dniu dzisiejszym wydzielili kwotę z rezerwy celowej. To jest spora rezerwa – przepraszam, momencik – kwota wynosi ponad 4 miliardy zł, poz. 10, z której już wzięliśmy 56 milionów zł. Wiadomo, że z tej rezerwy celowej część środków i tak pójdzie na projekty wspólne, o których mówiliśmy, konsumowane ze środków z Unii Europejskiej. Czy jest taka potrzeba, zdaniem państwa senatorów, zdaniem zarządu – o stanowisko poprosiłbym również pana dyrektora w Ministerstwa Infrastruktury oraz panią dyrektor z Ministerstwa Finansów – aby niejako wydzielić tę kwotę z rezerwy celowej na infrastrukturę związaną z realizacją tychże projektów?

W pierwszej kolejności proszę Zarząd PKP.

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

Myślę, że tak. Jest to linia bardzo istotna, tym bardziej że ona się nie mieści w układzie korytarzowym, czyli w układzie linii, które są finansowane ze środków

unijnych. To uzasadnia potrzebę znalezienia środków na tę linię, która jest bardzo istotna ze względów gospodarczych. Stanowisko zarządu jest pozytywne.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Słyszałem o kwocie 250 milionów zł, tak? Czy dobrze mówię?

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Czy to było 418 milionów zł, bo już nie pamiętam?

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

Była zakładana kwota 418 milionów zł. Odnosząc się do tej kwoty, mówiłem, że mamy już przygotowane projekty na kwotę 250 milionów zł. Do tego potrzebne są środki na przygotowanie dokumentacji, projektów, między innymi projektów linii, o których tu mówiliśmy. Suma wynosi 418 milionów zł. Dedykowanie – czyli wskazanie – środków z rezerwy integracyjnej na transport kolejowy administracja jak najbardziej potwierdza. Nie lubię argumentować tym, co stwierdzają związki zawodowe, ale, przepraszam, przytoczę to. Jeden z postulatów dotyczy 550 milionów zł na infrastrukturę. W tych 550 milionach zł jest 418 milionów zł dedykowanych. Przepraszam, że użyłem takiego argumentu, jako że nie przystoi, ażeby prezes firmy odnosił się do postulatów na tak ważnym posiedzeniu.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Jeżeli to jest słuszne, to jak najbardziej można, Panie Prezesie.

Rozumiem, że chodzi o 418 milionów zł. Gdyby te środki były zaznaczone, to ten postulat częściowo byłby zrealizowany.

*(Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach: Tak jest.)*

Rozumiem, że i tak chcecie skonsumować te 418 milionów zł, bo macie już projekty na 250 milionów zł i przygotowujecie następne, tak?

*(Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach: Na pewno skonsumujemy, to nie ulega wątpliwości.)*

Tak czy owak dostaniecie te środki z rezerwy, to znaczy, spodziewacie się, że dostaniecie, tak?

*(Głos z sali: Nie.)*

*(Głos z sali: Nie jest przesądzone.)*

To nie jest przesądzone. A ile w tym roku dostaliście na integrację? Pan prezes mówił o dziewięćdziesięciu paru procentach skonsumowania.

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

W naszym planie inwestycyjnym przewiduje się w tym roku, jeśli chodzi o linie kolejowe, prawie 1 miliard sto milionów zł. Będzie wykorzystane około 1 miliarda zł. 1 miliard 50 milionów zł.

*(Głos z sali: Z różnych źródeł.)*

Tak, z różnych źródeł finansowania, to jest cały plan inwestycyjny.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Rozumiem.

A gdyby było teraz przeznaczone te 418 milionów zł, to ile w sumie w przyszłym roku mielibyście na inwestycje?

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

1 miliard 800 milionów zł, 2 miliardy zł – to byłby łączny plan inwestycyjny.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Prawie dwa razy więcej tak?

*(Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach: No...)*

*(Głos z sali: 25% tej...)*

No tak, ale ściągacie te środki...

*(Głos z sali: ...z Unii.)*

...z Unii, oczywiście. Konsumpcja środków jest niezwykle ważna.

Pana dyrektora z Ministerstwa Infrastruktury proszę bardzo o stanowisko w tej mierze.

**Dyrektor Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych  
w Ministerstwie Infrastruktury Mieczysław Bajurski:**

Nie, ja nie mogę tu zabierać głosu, mogę tylko powiedzieć, że były zgłaszane wnioski w Sejmie odnośnie do wydzielenia środków z rezerwy integracyjnej – z tej kwoty 4 miliardów 600 milionów zł – na kolej. Rząd był przeciwny, ponieważ nie chciał rozbijać kwoty na pozycje. A każdy wnosił, żeby tę rezerwę rozdzielić na poszczególne resorty, na realizację różnych zadań. Najwięcej wypada w tym przypadku na rolnictwo.

Sejm odrzucił propozycję, żeby konkretnie rozbić tę rezerwę na poszczególne resorty, w tym również by określić jakąś kwotę dla kolei. Oczywiście było powiedziane, że kolej – tak jak i inne resorty – będzie mogła występować o środki z tej rezerwy na projekty współfinansowane z Unii Europejskiej. Takie było stanowisko i takie ostateczne stanowisko zajął Sejm, że nie podzielił tej rezerwy. Tyle mogę powiedzieć. Dziękuję.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Dziękuję bardzo.

Czy pani dyrektor jeszcze ewentualnie?

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

Mogłabym powtórzyć to, co powiedział przed chwilą pan dyrektor. Zresztą ja również mówiłam wcześniej, że wydzielanie środków i zaznaczanie środków w tej rezerwie jest niedobre.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Rozumiem.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Do tej sprawy jeszcze? Ten temat zamknęlibyśmy, jeśli pani senator by pozwoliła.

Wydaje mi się, że skoro i tak te środki mają być skonsumowane, to zaznaczenie dzisiaj tych środków na pewno uspokoiłoby środowisko, dałoby pewność, że będą pieniądze na kolej. Nie wiem, czy senatorowie podzielią ten pogląd. Rzeczywiście może być obawa, o której tu mówiono, ale myślę, że jako komisja infrastruktury – w końcu jesteśmy komisją infrastruktury – taki wniosek możemy postawić, dostrzegając potrzebę modernizacji i przeznaczenia środków na inwestycje.

Wobec tego propozycja poprawki jest taka, aby przeznaczyć z części 83 „Rezerwy celowe”, poz. 10, kwotę 418 milionów zł na transport, łącznie, dokładnie na inwestycje – dobrze mówię? – na rozdział 60002.

Kto jest za przyjęciem takiej poprawki? (4)

Dziękuję bardzo. Jednogłośnie za.

Trzy poprawki przeszły, jedna propozycja poprawki pozostaje do dyskusji.

Pani senator Czesława Christowa, proszę.

**Senator Czesława Christowa:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Przede wszystkim chciałabym bardzo przeprosić za to, że tak wchodzę i wychodzę, ale byłam także sprawozdawcą w innej komisji.

Po pierwsze, chciałabym zapytać państwa i pana przewodniczącego, czy wniosek dotyczący zwiększenia przeszedł.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Przeszedł, przeszedł jednogłośnie, Pani Senator.

**Senator Czesława Christowa:**

Bardzo dziękuję.

Po drugie, czy nie można byłoby w ten sam sposób, jak przed chwilą to zostało przegłosowane, załatwić sprawy dotyczącej przeprawy w Świnoujściu?

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Przepraszam, nie możemy. Toczyła się tutaj dyskusja. Pan senator zna sprawę. Potem przełożymy pani stanowisko.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

**Senator Czesława Christowa:**

W związku z powyższym mam propozycję uchwały. Mianowicie proponuję, aby zmniejszyć o 2 miliony zł wydatki w dziale 600 „Transport i łącznie”, w rozdziale

„Drogi publiczne krajowe”, w poz. 5 – Zarządzanie siecią drogową i przeznaczyć te 2 miliony zł na działalność Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Biorąc pod uwagę tak duże koszty utrzymania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, te 2 miliony zł to nie byłaby pozycja znacząca, natomiast na pewno uspokoiłoby to sytuację, ponieważ wystarczy, że będzie w jakimś momencie strajk na drodze przez Świnę i w wyniku tego będą zablokowane porty w Świnoujściu. Podchodzę do tego problemu strategicznie, jako polityk. Musimy znaleźć 2 miliony zł, dlatego że jeżeli tą drogą nie będą pływać promy „Bieliki” i inne promy, to po prostu ludność z jednej strony nie będzie mogła przepłynąć się na drugą stronę. To jest jeden organizm.

*(Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Budżetowej w Ministerstwie Finansów Ewa Paderewska: Czy znana jest już kwota przewidziana na rok przyszły na utrzymanie tych przepraw?)*

Tak, oprócz tych 2 milionów zł, o których mowa. Różnica powstała tylko ze względu na fakt podwyższenia.

*(Zastępca Dyrektora Departamentu Finansowania Sfery Budżetowej w Ministerstwie Finansów Ewa Paderewska: Pani Senator, ale czy została już podzielona rezerwa subwencji ogólnej na rok przyszły?)*

Tak, i mam w związku z tym, jako senator, pismo w tej sprawie.

### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Pani Senator, jeśli państwo by pozwolili, mam propozycję, aby państwo po dzisiejszym posiedzeniu komisji, za moment, tę sprawę wyjaśnili, bo również pan minister Górski ma pewną propozycję. Zostało to, że tak powiem, w toku dzisiejszych naszych obrad zarejestrowane. Ewentualnie taką poprawkę pani senator by zgłosiła, po dopracowaniu, na posiedzeniu Senatu. Ja również wycofałem jedną z poprawek, żeby skonsultować szczegóły, i zgłoszę ją na posiedzeniu Senatu. Nie dojdziemy bowiem, czy to ma być z tego źródła, czy z innego, i możemy niepotrzebnie popełnić spory błąd.

Czy pani senator zgodziłaby się na takie rozwiązanie?

### **Senator Czesława Christowa:**

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący. Takie wyjście z sytuacji jest oczywiście do przyjęcia. Bardzo dziękuję. Myślę, że winę za to także ja ponoszę, ponieważ byłam nieobecna. Nieobecni nie mają racji. Przygotujemy się do wniesienia poprawki.

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Tak jest.)*

Bardzo bym prosiła, aby wszyscy aktywnie się włączyli, bo dla nas, dla naszego regionu, a w końcu i dla Polski, jest to ważne. To jest miasto turystyczne, uzdrowiskowe, są dwa porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Te przeprawy muszą funkcjonować. Bardzo dziękuję za znalezienie wyjścia.

### **Przewodniczący Jerzy Suchański:**

A jak nie, to w razie czego rozebrać się do slipek i przepłynąć się.  
Pan dyrektor, proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Budżetu i Analiz Ekonomicznych  
w Ministerstwie Infrastruktury Mieczysław Bajurski:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, pani senator zgłaszała propozycję dotyczącą pozycji: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. W tym roku...

*(Przewodniczący Jerzy Suchański: Panie Dyrektorze, to jest wycofane.)*

Ta kwota wchodzi w ogólną kwotę określoną jako minimum 12% nakładów na drogi. To zostało tylko w tym roku. W przyszłym roku będzie to podzielone na części: administracja, wydatki na drogi, ale to się mieści w tej kwocie stanowiącej 12%, w związku z tym – tak jak tu wcześniej mówiono – nie można zabrać z tej pozycji.

**Przewodniczący Jerzy Suchański:**

Tak jest.

Serdecznie dziękuję wszystkim za przybycie.

W dniu 10 grudnia o godzinie 9.00 będę prezentował wszystkie poprawki, w związku z tym mam prośbę, aby przygotować argumenty odnośnie do poprawek, które państwo zgłaszali.

Dziękuję, Panie Dyrektorze.

Dziękuję, Panie Prezesie.

Zamykam posiedzenie komisji.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 36)*



Kancelaria Senatu

Opracowanie: Danuta Legwant-Wziątek

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851