



SENAT RP

# ZAPIS STENOGRAFICZNY

---

---

---

**Posiedzenie**  
Komisji Gospodarki Narodowej (73.)  
w dniu 13 lutego 2013 r.

VIII kadencja

---

Porządek obrad:

1. Informacja Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”.
2. Warunki prowadzenia działalności przez polskie firmy transportu drogowego.

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 03)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącego  
Stanisław Jurcewicz)

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Nim rozpoczniemy, chciałbym poinformować, że jeszcze chwileczkę poczekamy, bo ministerstwo transportu ma reprezentować pan minister Jankowski. Na razie go nie widzimy, więc proszę o chwilę cierpliwości.

(Rozmowy na sali)

I dopowiedzenie. Sytuacja się wyjaśniła, pan minister Jankowski nie może uczestniczyć w dzisiejszym posiedzeniu ze względów zdrowotnych. Jedzie do nas sekretarz stanu pan minister Jarmuziewicz, więc proszę o cierpliwość.

(Rozmowy na sali)

Dzień dobry państwu.

Witam bardzo serdecznie wszystkich obecnych na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Gospodarki Narodowej.

Szczęśliwie dotarł pan minister Jarmuziewicz, jak zwykle w dobrej formie.

Proszę państwa, w dniu dzisiejszym na tym posiedzeniu będą omawiane dwa punkty.

Pierwszy: informacja Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”.

I punkt drugi dzisiejszego posiedzenia: warunki prowadzenia działalności przez polskie firmy transportu drogowego w kraju i w Europie, w tym analiza sytuacji, szanse, zagrożenia i ewentualnie sugestie – jeśli takie wnioski wypłyną – co do możliwości rozwiązania problemów, które nurtują te przedsiębiorstwa.

Jeszcze raz bardzo dziękuję za przybycie przedstawicielom Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz z osobami im towarzyszącymi. Są także obecni przedstawiciele Konfederacji Związków i Organizacji Przewoźników Drogowych „Transportowcy”. I w tym drugim punkcie zaprezentują informacje, które zostały dostarczone członkom komisji.

W związku z tym, że są dwa tematy, prosiłbym pana ministra, znając jego umiejętność przedstawiania bardzo trafnych i krótkich, zwięzłych informacji, abyśmy przeznaczili na omówienia każdego z punktów mniej więcej połowę przewidzianego czasu. Posiedzenie mamy zaplanowane do godziny 14.00, ale myślę, że pan minister nie wykorzysta półtorej godziny. Oczywiście pytania nurtujące przybyłych na posiedzenie komisji i panów senatorów, i po-

zostałych gości – jeśli będą pytania – będziemy kierować do ministerstwa.

Panie Ministrze, oddaję panu głos.

### **Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący, wiedziony pańską sugestią z przyjemnością nie wykorzystam czasu, który mi przysługuje do godziny 14.00, jednak mówienie o strategiach w sposób zwięzły jest trochę ryzykowne, w związku z tym będę musiał poświęcić kilka minut temu pierwszemu punktowi, a z kolei jeśli chodzi o punkt drugi, to jestem pasjonatem tego tematu, w związku z czym będę miał wielką trudność w samoograniczeniu się, ale spróbujmy.

Opracowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego pod koniec 2009 r. dokument „Sposób uporządkowania strategii rozwoju” stanowi jeden z elementów podjętego przez rząd przedsięwzięcia, jakim było uporządkowanie obowiązujących dokumentów strategicznych, to jest strategii i programów rozwoju, w tym programów wieloletnich. Był taki moment, kiedy radosna twórczość towarzysząca opracowywaniu różnego rodzaju strategii trochę się wymknęła spod kontroli i 2009 r. to był taki rok otrzeźwienia, kiedy rząd doszedł do wniosku, że dobrze byłoby to położyć, żeby to miało jakiś taki jednolity charakter i dokumenty o coraz wyższej randze były pochodną tych o niższej randze. Ten porządkujący dokument Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, o którym wspominałem, zawiera koncepcję dotyczącą zoptymalizowania liczby obowiązujących strategii rozwoju. Podejmowane w tym względzie działania miały zgodnie z założeniami doprowadzić do ograniczenia liczby obowiązujących dokumentów o charakterze strategicznym, w tym strategii rozwoju, które przyjmowane są przez Radę Ministrów, oraz ich systemowego uporządkowania.

W dokumencie tym zaproponowano zmniejszenie liczby strategii rozwoju z dotychczas obowiązujących czterdziestu dwóch do dziewięciu docelowych strategii rozwoju realizujących średnio- i długookresową strategię rozwoju kraju. Określono zakresy tematyczne dokumentów oraz ich koordynatorów. Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki jest koordynowana przez ministra gospodarki. Wymienię państwu te dziewięć strategii, żebyśmy wiedzieli, do jakich się ograniczyliśmy spośród

tego imponującego zbioru czterdziestu dwóch. Kolejna to Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego, której koordynatorem jest minister, członek Rady Ministrów, przewodniczący Komitetu Stałego Rady Ministrów. Trzecia to jest strategia ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, czyli Strategia Rozwoju Transportu. Czwarta to strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko, piąta – Sprawne Państwo. Następna to Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego, kolejna to Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego. Daruję sobie wymienianie ministrów odpowiedzialnych za te poszczególne strategie. Możemy się domyślać, który to z ministrów, a bardzo często strategia ma charakter interdyscyplinarny, w związku z tym realizuje ją większa liczba ministerstw. Następne strategie to Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego RP i Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa.

Jednocześnie koncepcja uporządkowania strategii rozwoju wpisuje się w szerszą inicjatywę zmierzającą do stworzenia efektywnego systemu zarządzania rozwojem kraju zgodnie z propozycjami zawartymi w dokumencie pod nazwą „Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski” opracowanym przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego we współpracy z KPRM oraz z Zespołem Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów i przyjętym przez Radę Ministrów w kwietniu 2009 r.

W związku z powyższym prace nad nowym dokumentem „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” w ministerstwie transportu zostały rozpoczęte właśnie w 2009 r., podobnie jak w przypadku tego dokumentu wiodącego.

Jeśli chodzi o uzgodnienia dotyczące Strategii Rozwoju Transportu, to dokument ten przeszedł wszystkie fazy uzgodnień, poczynając od uzgodnień wewnątrzresortowych i dwukrotnie – międzyresortowych. W trakcie powstawania dokumentu jego kolejne wersje były prezentowane na posiedzeniach Komitetu Koordynacyjnego do spraw Polityki Rozwoju w celu uzyskania jego akceptacji. Projekt strategii wraz z prognozą oddziaływania na środowisko przeszedł także konsultacje społeczne. Został przedstawiony, omówiony i przyjęty na posiedzeniu Zespołu do spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej i Środowiska. Został przedstawiony i przyjęty na posiedzeniu Komitetu do Spraw Europejskich, został przyjęty przez Komitet Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji oraz został przyjęty i rekomendowany Radzie Ministrów przez Komitet Stały Rady Ministrów, czyli typowa ścieżka legislacyjna.

W dniu 19 grudnia ubiegłego roku projekt otrzymał opinię o zgodności Strategii Rozwoju Transportu ze Strategią Rozwoju Kraju 2020: Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo. Opinię tę sporządzono, aby spełnić wymogi art. 14 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Jeśli chodzi o ostatni punkt konsultacji, to otrzymaliśmy zalecenia Komitetu Stałego Rady Ministrów. Zgodnie z decyzją podjętą przez obradujący w październiku ubiegłego roku Komitet Stały Rady Ministrów wszystkie zintegrowane strategie rozwoju kraju, w tym nasza Strategia Rozwoju Transportu, powinny być zmodyfikowane w kontekście ich

formy i zakresu. Stosowne wytyczne opracował Komitet Koordynacyjny do spraw Polityki Rozwoju na początku listopada ubiegłego roku i przekazał je koordynatorom zintegrowanych strategii. Zgodnie z tymi zaleceniami przekazanie Komitetowi Stałemu Rady Ministrów zmodyfikowanych strategii powinno się było odbyć w grudniu ubiegłego roku, a przekazanie ich pod obrady Rady Ministrów powinno było nastąpić w styczniu tego roku. Wszystkie wspomniane zalecenia zostały w nowym projekcie uwzględnione. Zakres zmian dokonanych w projekcie Strategii Rozwoju Transportu był następujący: zmodyfikowano wprowadzenie; opracowano streszczenie, w którym zawarto najważniejsze tezy projektu; skrócono diagnozę obecnego stanu z dwudziestu czterech do trzynastu stron, tak aby objętość całego dokumentu nie przekraczała stu stron; ujednolicono terminologię w całym projekcie Strategii Rozwoju Transportu; usunięto zbyt szczegółowe zapisy, które znajdują się w programie niższego szczebla. I to chyba tyle.

Jeżeli mielibyśmy mówić o zawartości merytorycznej, co w przypadku tego typu programów jest rozpętanem dość daleko idącej dyskusji, dysponuję, przepraszam za słowo, solidnym zapleczem merytorycznym. Towarzyszy mi dzisiaj pani dyrektor Midera i nie jestem z tego powodu smutny. Dziękuję bardzo.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję za wprowadzenie.

Bardzo proszę, kto z panów senatorów chciałby zabrać teraz głos?

Bardzo proszę, pan senator Iwan.

### **Senator Stanisław Iwan:**

Muszę powiedzieć, że jak zwykle z wielką przyjemnością wysłuchałem wprowadzenia ze strony pana ministra, który robi to z niesłychanym wdziękiem i też bardzo pryncypialnie.

Muszę jednak powiedzieć, że niezwykle się zaniepokoiłem tą informacją, iż gremialnie tyle instytucji ten dokument zaakceptowało. I powiem, czego konkretnie się obawiam jako mieszkaniec Zielonej Góry, czyli jednego z miast wojewódzkich – których zgodnie z polskim prawem jest osiemnaście – po przeanalizowaniu dokumentów będących podstawą do opracowania tej strategii, przygotowanych notabene przez instytut PAN, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania. Z mapek, które są czerwone, ale nie tylko, dotyczących między innymi czasowej, drogowej dostępności transportowej do stolic województw, a następnie czasowej, kolejowej dostępności transportowej do stolic województw, powtarzam to: stolic województw i będę powtarzał jeszcze kilka razy itd. – jest więcej tych obrazków, ale powiedzmy, że skupię się na tym – wynika, że jest szesnaście stolic województw. Ja nie znam definicji stolicy województwa. W polskim prawie takie określenie chyba nie występuje. Znam definicję miasta wojewódzkiego, które jest tam, gdzie znajduje się siedziba wojewody albo sejmiku, i takich miast od piętnastu

lat w naszym układzie administracyjnym jest osiemnaście. I chciałbym, żeby to się znalazło w protokole, bo skoro instytucje PAN widzą szesnaście stolic, czyli coś, co de facto nie istnieje, to trochę mnie to niepokoi, że jeżeli ta strategia i inne strategie opierające się na takich założeniach zostaną wprowadzone do roku 2020, to niestety okaże się, że mieszkam w mieście powiatowym. Dotyczy to również Torunia. Tak że jest to dla mnie jakaś przesłanka, żeby się niepokoić. W dalszej części – tej już przygotowanej przez ministerstwo – występuje poprawnie osiemnaście miast wojewódzkich i ta dalsza część jest sensowna i merytoryczna. Ale że nie zostało to zauważone przez tyle różnych komitetów, ministerstw i innych instytucji, które zostały wymienione, nieco mnie niepokoi. Tak że taka jest moja uwaga wstępna i chciałem ją państwu przedstawić. Dziękuję uprzejmie.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Może za chwilę, Panie Ministrze, bo może jeszcze będzie zgłoszony jakiś inny problem.

Skoro nikt się na razie nie zgłasza, to wobec tego, czy mógłby się pan teraz odnieść do tej liczby miast wojewódzkich, dlaczego jest taka różnica, bo o to chyba chodzi panu senatorowi.

### **Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Panie Senatorze, w strategii jest to ujęte właściwie. Odsyłam do tabel ze wskaźnikami, gdzie rzeczywiście jest osiemnaście miast wojewódzkich. Ale ja panu wytłumaczę, skąd ta różnica. Odsyłam do 1999 r., kiedy kleiliśmy kształt administracyjny Polski. Ja wtedy byłem posłem. Dochodziło prawie że do walk wręcz. Były dwa województwa, kujawsko-pomorskie i lubuskie, gdzie sami parlamentarzyści z tych regionów nie mogli się w żaden sposób dogadać, co to jest województwo, i dzisiaj są u pana w województwie i w Zielonej Górze, i w Gorzowie instytucje marszałkowskie i wojewódzkie, a w województwie kujawsko-pomorskim w Toruniu i w Bydgoszczy. W związku z tym ja nie chcę decydować i wywoływać jeszcze raz dyskusji, co to jest województwo, tylko uznaję, że te miasta pełnią funkcję wojewódzkich, gdzie są zlokalizowane instytucje centralne i wojewódzkie. Są dwa takie województwa, w związku z tym nie chcieliśmy pomijać ich racji i doprowadzać do bijatyki ambicjonalnej.

### **Senator Stanisław Iwan:**

Panie Ministrze, przepraszam, że wejdę w słowo, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

(*Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:* Panie Senatorze, sekundę...)

Ale muszę, nie, muszę, bo pan minister niepotrzebnie usiłuje tłumaczyć to, co jest oczywiste i co jest potem dobrze przedstawione w tym materiale. Jeszcze raz jednak powtarzam: materiał, który był podstawą, materiał PAN, wymienia szesnaście miast wojewódzkich, żeby nie używać słowa „stolica”. I ja na to zwracam uwagę, bo potem jest osiemnaście, potem jest w porządku. A te miasta wojewódzkie są zdefiniowane, one są w prawie zdefiniowane. Ja również uczestniczyłem w tworzeniu tego wszystkiego w tamtym czasie, tak że dokładnie wiem, jak to było. Są miasta wojewódzkie, nie ma wyrażenia „stolica”. Jeżeli się używa określenia „stolica”, to można go używać w potocznym wyrażeniu, natomiast jeżeli jest przygotowywany oficjalny materiał, to w tym oficjalnym materiale powinno być tak, jak nakazuje prawo, a prawo nakazuje uwzględnić osiemnaście miast wojewódzkich i o to mi chodzi, że tego pan nie zrobił. Wy się na te dokumenty powołujecie, chociaż macie swój rozum i swoją mądrość i mówicie potem o osiemnastu miastach wojewódzkich, i chwala wam za to. Jednak ten początek po prostu mi się nie podoba.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

To pan senator wyraził uczucie estetyczne.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:* Jeżeli można by doprecyzować, to robi to pani dyrektor Midera.)

Bardzo proszę, Pani Dyrektor.

(*Senator Stanisław Iwan:* Jeszcze pokażę panu ministrowi...)

Ale, Panie Senatorze, spokojnie, może w następnej kolejce.

Pani Dyrektor. Bardzo proszę.

### **Zastępca Dyrektora Departamentu Polityki Transportowej i Współpracy Międzynarodowej w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Midera:**

Jeżeli można... Chciałabym bardzo podziękować za to, że została dostrzeżona nasza wrażliwość na pomyłki w opracowaniach. Ten dokument, o którym pan wspominał...

(*Senator Stanisław Iwan:* Czasowa dostępność transportowa do stolic województw...)

(*Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:* Panie Senatorze, proszę pozwolić odpowiedzieć przedstawicielowi ministerstwa. A panów zapraszam później po tej części...)

Na potrzeby strategii były przygotowane różne opracowania i ekspertyzy. Nie była to jedyna ekspertyza. Te ekspertyzy nie były przedmiotem konsultacji międzyresortowych czy zewnątrzresortowych. One służyły nam, zespołowi, do opracowania tego dokumentu, który, jak pan wspominał, wychwycił pewne błędy, które znalazły się w dokumentach. Tak że jeszcze raz dziękuję.



### Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękujemy bardzo.

Proszę bardzo, pan senator Zaborowski.

### Senator Roman Zaborowski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, poruszę temat, który często poruszałem przy okazji omawiania budżetu, mianowicie kwestię dostępności czy też jakości dróg bitych lądowych – nie kolejowych, ale drogowych. Dla takiego szybkiego przypomnienia: to jest osiemnaście tysięcy dróg, 60% jest w dobrym i bardzo dobrym stanie, a 40% w dalszym ciągu czeka na remonty – większe, mniejsze itd., podnoszące bezpieczeństwo, nośność dróg itd. W związku z tym mam pytanie, bo dosyć łatwo można sobie wyliczyć, jak ogromne kwoty są potrzebne, aby sporo jeszcze nadrobić, tym bardziej że upływający czas będzie powodował konieczność zwiększenia środków na utrzymanie dróg, na bieżące remonty, na remonty kapitalne. Ale tak prawdę mówiąc, chociaż łatwo wyliczyć, że to są ogromne kwoty, takiego odniesienia w tej strategii do 2020 r. czy nawet z perspektywą do 2030 r. nie ma. To znaczy pominięta jest kwestia chociażby harmonogramu czy finansowania, a wydaje się, że finansowanie remontów – podkreślam: finansowanie remontów – poza Krajowym Funduszem Drogowym jest chyba trochę niewłaściwe. Twierdzę, że to powinno się znaleźć jakby w jednym garnuszku. Budowa i różnego rodzaju remonty dróg powinny być w jednym Krajowym Funduszu Drogowym, skoro taki istnieje i będzie istniał. To jest jedna sprawa, jedno pytanie.

Panie Przewodniczący, jeżeli można, to jeszcze jedno.

Z tych wszystkich analiz – znowu mówię o transporcie drogowym – na wszystkich mapkach, o których wspomniał mój poprzednik, dostępności do miast wojewódzkich, dostępności kolejowej, drogowej, dostępności do lotnisk, są takie blade obszary. No, ściana wschodnia, ale również, co zaskakujące, jest takie jedno miejsce na Pomorzu, na styku województwa pomorskiego i województwa zachodniopomorskiego, powiedzmy w trójkącie Koszalin-Słupsk-Chojnice. To w ogóle jest takie miejsce, które od dłuższego czasu pojawia się... Ja nie chcę też robić na ten obszar troszeczkę innej nakładki: długotrwałego, strukturalnego bezrobocia, bo można sprawdzić, że to jest. To jest daleko i zawsze się mówi o tym, że jeżeli cokolwiek będziemy robić, to bliżej tych głównych węzłów, bliżej autostrad, ekspresówek itd. No więc to jest takie zasadnicze pytanie, jak ten stan zmienić?

Ciągle pojawiają się takie postulaty, Panie Ministrze, i pewnie pan o tym wie. Niektóre samorządy województw mówią, że niektóre drogi wojewódzkie, te, które gdzieś tam ciągną się potem dalej w głąb kraju, czy to na północ, czy... no, zresztą nieważne, w jakim kierunku, ale mowa jest przede wszystkim o układzie północ-południe... W każdym razie jest taka chęć przekazania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad tych dróg wojewódzkich szczególnego znaczenia, które by poprawiły tę dostępność. I chciałbym również, żeby się pan do tego odniósł, bo jeżeli takie

zapisy pojawiające się w strategii wojewódzkiej – a wiem, że są, znam takie – nie mają, że tak powiem, żadnej szansy realizacji, no to są takimi pustymi zapisami. To już koniec tego pytania.

I trzecie pytanie, które też dotyczy tego obszaru, Panie Ministrze. Pomorze Środkowe, tak to nazwę, dosyć duży obszar. Jest słabo skomunikowany zarówno w układzie równoleżnikowym, jak i południkowym. Więc pytanie już takie bardziej konkretne. Tak naprawdę nie wiadomo co z drogą nr 22, która tam łączy zachód ze wschodem, bo nie ma żadnych planów, że to będzie ekspresówka. Jeśli chodzi o drogę krajową nr 6, o której się mówi, że ma być ekspresówką, te działania odkładane są w czasie ze względu na brak środków. No i też nie ma nawet takich prac, powiedziałbym, koncepcyjnych na rok 2030. Czy droga nr 6 – mam nadzieję, że do roku 2030 stanie się ekspresówką – jest wystarczającym połączeniem wschód-zachód, jeżeli chodzi o północ Polski? Dziękuję. To tyle.

### Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Jeszcze może pan senator Pocij, Panie Ministrze, i później będę prosił o odpowiedź.

Panie Senatorze, bardzo proszę.

### Senator Aleksander Pocij:

Panie Ministrze, ja do tego, co mówił mój przedmówca, chciałbym dodać taki trójkąt bermudzki, który jest pomiędzy Suwałkami, Elblągiem a Warszawą.

*(Rozmowy na sali)*

Można, Panie Ministrze?

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: Bardzo przepraszam.)*

Dziękuję bardzo.

Chciałbym dodać trójkąt, który jest pomiędzy Elblągiem, Suwałkami a Warszawą. Z punktu widzenia społecznego, ale przede wszystkim ze względu na turystykę, chciałbym wiedzieć, czy w ogóle są jakiegokolwiek plany, żeby tam jakakolwiek droga się pojawiła. To po pierwsze.

Po drugie, czy ktokolwiek w ministerstwie zastanawiał się nad taką całą dziedziną transportu, przepraszam, turystyki, która jest bardzo mocno rozwinięta we Francji i w Niemczech, to jest pływanie barkami po kanałach, po jeziorach? Na podstawie wiadomości, które mam, sądzę, że niezbyt duże nakłady na to, żeby połączyć ten system zachodnioeuropejski z polskim, mogłyby udostępnić w tym zakresie również Mazury.

I ostatnie moje pytanie dotyczy tego, co usłyszeliśmy zaraz po szczycie europejskim z ust premiera Tuska: że nastąpi pewne przesunięcie i że więcej pieniędzy będzie szło na infrastrukturę Polski B, a duże miasta dostaną mniej pieniędzy. Czy to może w jakikolwiek sposób wpłynąć na dokończenie planów dotyczących Warszawy i udrożnienia Warszawy – tych wszystkich projektowanych obwodnic itd.? Czy może się pojawić problem, czy nie? Dziękuję.

## **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Panie Ministrze, ja może też nawiążę do tych pytań, ponieważ to, o czym chciałbym powiedzieć, ma charakter bardziej ogólny, ale chciałbym też zakończyć to wnioskiem.

Na stronach 22 i 33 – a to pytanie dotyczące sieci transportowej, możliwości przewozów itd. będzie też związane z drugą częścią naszego spotkania, bo bez wątpienia transport jest pewnym krwiobiegami gospodarki – jest opisana pewna sytuacja dotycząca rynku przewozów ładunków, bardzo ważna. Widać, jaka jest tego dynamika. Czy w pana ocenie są regiony, które nie mają pewnego połączenia ze stolicą? Kolega wspomniał o stolicy. I jakie działania byłyby podjęte, żeby to usprawnić, bo wiadomo, że w tej analizie, którą państwo przedstawiście, wręcz w prognozie popytu na transport, zawarte są wnioski i tam mówi się o poprawie dostępności, poprawie bezpieczeństwa i efektywności. Niezwykle ważne wnioski. I jak w ocenie ministerstwa można by pod kątem tych wniosków przeanalizować regiony? Zmierzam do tego, że w konsekwencji pewne priorytetowe działania dotyczyłyby później w tej perspektywie – oczywiście z badaniami itd. – tych regionów.

I składam wniosek, bo była wspomniana ściana wschodnia. Zaangażowanie środków unijnych w różnych branżach, w różnych działaniach jest programem pewnym. W tej chwili sieć transportowa Polski zachodniej – i to jest mój wniosek do przemysłu dla szanownego ministerstwa – i południowo-zachodniej jest wykorzystywana do przewożenia dostaw na budowy wszystkich dróg ekspresowych, autostrad, obwodnic, ale jest przez to rozjeżdżana. I moja sugestia jest taka, aby w pewnych priorytetach ująć te regiony z siecią dróg krajowych, autostrad i znacznie poprawić tę sytuację ze względu na wnioski, które zawarliście państwo na stronie 33.

Proszę bardzo.

## **Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Odpowiem najpierw na pytanie pana senatora Zaborowskiego, a raczej omówię problem, bo chyba raczej problem postawił, gdy pytał. Ze strategii wynikają programy. Tak wielkie przedsięwzięcia, jak budowa sieci dróg czy kolei nie mogą być realizowane w reżimie od budżetu do budżetu. To nie mieści się w głowie, tak się nie da, prawda? To trzeba zaplanować na lata. I albo mieć tak wydolny budżet, że robimy to z budżetu, albo mieć ekskluzywny przywilej, jaki mamy od 2007 r., że mamy prawdziwy dostęp do środków unijnych, prawdziwy. I ten stan będzie trwał kolejnych siedem lat. Prawda? Nie chcę prognozować, co będzie po 2020 r., bo pewnie będzie nieco gorzej. I to, co leży w gestii państwa – będę się trzymał dróg – te 20 tysięcy km musi być budowane z pewną logiką. To znaczy myśmy się nie ustrzeżli błędów, budując sieć, bo gdyby spojrzeć na mapę tego, co zrealizowaliśmy, to widać, że trochę pewnie ulegliśmy – mówię o wszystkich tych, którzy kolejno sprawowali nadzór nad drogami – na-

ciskom, pewnie często politycznym, i mapa zrealizowanych odcinków wygląda, jak wygląda, to znaczy, że to są poszatowane kreseczki, a nie całe ciągi. I teraz te pieniądze zainwestowane w obwodnice, które zostały zrealizowane, a nie są połączone z pełną siecią, no, nie pracują tak, jak powinny pracować. W związku z tym korekta tej strategii sprowadza się do tego, co kilka tygodni temu powiedział minister Nowak, a co się nie spodobało szczególnie samorządowcom, że skupimy się na sieci dróg ekspresowych i na autostradach i na związanych z nimi obwodnicach. Teraz od piątku już z trochę bardziej podniesioną głową mówimy o nowej inżynierii finansowej, jaką proponujemy samorządom przy innych obwodnicach z zaangażowaniem środków unijnych.

Musimy być konsekwentni, więc żeby te pieniądze właściwie pracowały, to zrobimy rzeczywiście te najważniejsze szkieletowe połączenia w Polsce. Dokończmy dwójkę, dokończmy czwórkę, dokończmy jedynekę – mówię o autostradach – i te najważniejsze drogi S północ – południe, wschód – zachód. I wtedy, gdy będziemy mieli zrobiony ten szkielet, te 20 tysięcy km, które wtedy... Oczywiście to nie jest tak, że będziemy budować sieć szkieletową, a w innych miejscach nie będziemy budować. Marszałkowie też będą mieć dostęp do środków unijnych, w związku z tym należałoby oczekiwać, że drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne, do dołu schodząc, też będą w tym czasie budowane.

Szanowni Państwo, zapóźnienia cywilizacyjne i dostęp do środków przez parę lat powodują to, że ci, u których się nie buduje, którzy są dalej w kolejce, się stresują. Ja to rozumiem. Tylko nie da się zbudować całej sieci jednocześnie. Muszą być pewne priorytety. Jakaś kolejność musi być subiektywnie ustalona decyzjami tych, którzy akurat sprawują władzę w ministerstwie, na forum parlamentu, na forum rządu, może z błędem, lepiej, gorzej, ale publicznie. To nie jest jeden gość, który usiadł i namalował sobie listę inwestycji. I to są programy, to, o co pan pytał. Strategia tylko wytycza kierunki. Jeśli natomiast chodzi o kolej czy drogę, to musimy się już podpierać bardziej detalicznymi dokumentami, czyli kasa i data, to znaczy dwa podstawowe parametry, które będą decydowały o tym, co zbudujemy, bo akurat mamy tyle pieniędzy, i kiedy zbudujemy, bo to też trzeba w jakiejś kolejce ustawić.

Po części jest to również odpowiedź na pytanie senatora Pocięja, ponieważ to także będzie wynikało z programów. Te kawałki dróg, o których pan mówił, będą wynikały z programów. Próbowaliśmy stosować kryteria, one obowiązują, ale to też jest zawodne. Bo jak wybrać pomiędzy natężeniem ruchu, ilością dróg w danym regionie, śmiertelnością na drogach, ponieważ to są kryteria, które powodują, że ta droga jest ważniejsza, a tamta jest mniej ważna. I te kryteria próbujemy ważyć. To jest szalenie ryzykowna operacja, bo gdyby wziąć pod uwagę najbardziej radykalne kryterium, czyli budować tam, gdzie się ludzie zabijają, to pewnie w zupełnie innym miejscu byśmy budowali.

I nie wierzę w to, że przyjdzie kiedyś taki minister czy taki rząd, że cały parlament będzie zadowolony. Nie ma takiej opcji, żeby budżetem, którym się dysponuje, zadowolili wszystkich jednocześnie. I to chyba dotyczy nie tylko ministra transportu, zdaje się, że to jest sprawa bardziej kompleksowa.

W tej strategii transportowej, o której dzisiaj mówimy, są wytyczone kanały żeglugi śródlądowej, które są istotne z punktu widzenia państwa. Natomiast problem, który pan porusza, Panie Senatorze, to jest chyba jednak biznes. Nie wyobrażam sobie, by państwo chciało w jakikolwiek sposób ingerować w sprawy żeglugi śródlądowej i w to, czy będzie uprawiana turystyka na barkach. Odnoszę wrażenie, że to nie jest impuls państwa, tylko, nie wiem, biznesu, pasjonatów, nie wiem komu to można zawdzięczać, że ludzie spędzają czas na barkach, bo już na pewno nie mieści mi się w głowie, że państwo jakiegoś złamanego centa do tego dokłada. W warunkach gospodarki, nie wiem jak zamożnej, nie widzę powodu, żeby ktokolwiek miał do tego... Kieruję się intuicją, bo nie znam tych liczb, nie wyobrażam sobie jednak, żeby w polskim budżecie pojawiła się pozycja, że dokładamy do jakiejś gałęzi turystyki.

Polska południowo-zachodnia też jest mi bliska, jak pan senator wie, pan przewodniczący. Niech to nie zabrzmi jak wykręt, ale chyba samorządowcy nie egzekwują do końca tego, że w umowach na budowę dróg pomiędzy wykonawcą a zamawiającym są klauzule, które powiadają, że wykonawca po zakończeniu budowy ma oddać drogi, z których korzystał, w takim stanie, w jakim je zastał. Mówię zwłaszcza o kanałach transportowych, którymi wywozimy tłuczeń, bo bardziej nam dokucza to, że tłuczeń wywozimy na kołach, to jest problem. Bo gdy wywozimy koleją, to jest to choroba, z którą można żyć. Za to przeładowane samochody na drodze – a wszystkich Inspekcja Transportu Drogowego nie jest w stanie złapać – to jest straszne. Mam nadzieję, że się nie narażę jakimś budowlańcom, ale jest takie porzekadło, że największym niszczycielem dróg są budowlańcy drogowi, że to oni najbardziej drogi niszczą.

*(Głos z sali: Dokładnie.)*

Tylko powiadam: polskie prawo przewiduje coś takiego. Ale mam nieodparte wrażenie – i to się coraz częściej pojawia – że samorządowcy nie egzekwują od budowlańców warunków umowy, wiedząc, że rozwalili drogę.

Jeżeli chodzi o kolejne pytania, dwaj panowie senatorowie pytali o konkretne odcinki. Panowie, ja wam odpowiem na piśmie, bo nawet nie wiem, jak to jest dokładnie wstawione – te odcinki trójki czy szóstki, o które pan między innymi pytał. Pozwolą panowie, że odpowiem na piśmie, jak to jest w programach, bo kończy się – również w naszym ministerstwie – perspektywa finansowa 2007–2013. Będziemy teraz przygotowywać uaktualnienie na 2014–2020 z uwzględnieniem tych kryteriów, o których mówiłem. W związku z tym...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

...nie do końca wiem, jak to jest ustawione priorytetowo, a nie chcę się wymądrzać, dlatego że ten dokument jeszcze nie jest do końca zredagowany. I to chyba tak po prostu jest.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.  
Proszę, pan senator Pociąg.

### **Senator Aleksander Pociąg:**

Panie Ministrze, pan mnie źle zrozumiał. Ja nie proszę, żeby państwo wydawało na organizowanie turystyki choćby jedną złotówkę, tylko mówię o tym, że ze względu na brak w okolicach Bydgoszczy, z tego co pamiętam, paru kilometrów kanału – a tego żaden hobbysta nie zrobi – nie mogą przyjechać do Polski tysiące turystów, którzy uprawiają ten barking na Zachodzie. I to nie jest organizowanie. Tak samo jak w przypadku zakopianki. Droga do Zakopanego nie jest po to, żeby paru ludzi mogło sobie poskręcać na słabo zarządzanej górze Kasprowy Wierch, która podlega państwu i ze względu na złe zarządzanie nie przynosi takich zysków, jakie powinna, i bardzo się cieszę, że państwo w końcu myślicie o prywatyzacji. Trudno jednak powiedzieć, że zakopianka jest po to, żeby parę osób mogło sobie poskręcać. No i czy pan uważa, że zakopianka jest po to, żeby zorganizować turystykę narciarską? I tak, i nie. Ja tutaj tylko w tym sensie mówiłem o tym, że brakuje niewiele, żeby można było wpuścić duży strumień turystów do regionu, który tego potrzebuje. I moje pytanie było takie: czy ktokolwiek z państwa się w ogóle nad tym zastanawia w ministerstwie? Nie, czy będziecie to robić, bo wiem, że nie będziecie robić, tylko czy się zastanawiacie.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.  
Pan senator Owczarek.

### **Senator Andrzej Owczarek:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, sieć dróg krajowych i wojewódzkich bardzo się poprawiła i myślę, że w ciągu najbliższych dwóch, trzech lat jeszcze się zdecydowanie poprawi. Ale jest problem dróg powiatowych i dróg gminnych. I trochę mnie pan uspokoił, mówiąc o tym, że marszałkowie będą mieć pieniądze unijne, które będzie można na te drogi przeznaczyć, ponieważ ja uzyskałem informację, że właśnie Unia sobie zastrzegła, że nie wolno inwestować pieniędzy unijnych...

*(Głos z sali: Ja też to słyszałem.)*

...w drogi powiatowe i gminne. I chciałbym, aby pan teraz definitywnie mi odpowiedział, czy będzie taka możliwość, czy nie. Jeśli nie będzie możliwości dofinansowania tych dróg z pieniędzy unijnych, to zrobi się w kraju ogromny zator. Gminy, szczególnie powiaty, są w fatalnej sytuacji finansowej. Jeżeli będą mogły uzyskiwać pieniądze unijne na inne cele, ale nie na drogi, to będą wydawać na te inne cele i nastąpi szalony kontrast między drogami wojewódzkimi i krajowymi a drogami powiatowymi i gminnymi. Czy – jeśli informacja, którą uzyskałem, jest prawdziwa – państwo przewiduje w jakiś sposób pomóc gminom i powiatom w zakresie budowy szczególnie ważnych dróg? Oczywiście nie myślę o wszystkich drogach. Dziękuję.



### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, ja jeszcze... Ciekawą tezę pan postawił dotyczącą egzekwowania od budowlanców...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Ale ciekawe. Takie mam odczucie i mogę się też z panem tym podzielić.

Chciałbym jeszcze zapytać o priorytet ze strony 44 „Rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego poprzez tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego”. Moim zdaniem jest to niezwykle ważne i miasta w Polsce podchodzą do tego kompleksowo. I teraz pytanie. Rozumiem, że te priorytetowe kierunki będą miały w jakimś czasie określoną pulę finansowania. Czy należy rozumieć też – à propos samorządów, wracam do tego w tej chwili – że w jakimś określonym trybie, dobrze by było w miarę szybkim, będą mogły uzyskiwać wsparcie ze strony ministerstwa transportu bądź pieniążki, potocznie mówiąc, unijne, jeśli takie projekty będą realizować? Dziękuję.

### **Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Dwa pytania panów blisko siebie, mimo wszystko. Prawda? Bo ja brutalnie odpowiem, że nie wiem nic o inicjatywie rządu, w której mielibyśmy wspomagać budowę dróg powiatowych i gminnych. Możliwe, że takie inicjatywy są w innych miejscach. W ministerstwie transportu takiej inicjatywy nie ma. Z subwencji rezerwy ogólnej około 300 milionów zł rocznie, o co stoczyła się batalia w parlamencie w zeszłym roku, jest przeznaczanych na wsparcie samorządowców tam, gdzie w ciągach dróg powiatowych i gminnych są kłopoty z wyremontowaniem mostów i wiaduktów. Na to dysponujemy ekstra pulą około 300 milionów zł. Samorządowcy aplikują. Nie ma projektów, które nie otrzymały wsparcia, jeśli miała miejsce aplikacja. Jest to rodzaj ręcznego sterowania. To są pieniądze, które koniec końców wypłaca minister finansów, a my przerabiamy to od strony merytorycznej, sprawdzamy, czy są spełnione kryteria, czy jest uchwała rady gminy, że jest udział własny i że jest dokumentacja, że się zamknie w jednym roku itd. Ale to jest sprawa incydentalna. To nie jest związane z pieniędzmi unijnymi, bo to jest kwestia budżetu narodowego. To jest jedyna inicjatywa, o której wiem, i to nie jest inicjatywa nowa, tylko wieloletnia.

*(Senator Andrzej Owczarek: Panie Ministrze, ale ja zadałem pytanie, czy w nowej perspektywie finansowej pieniądze unijne będą mogły być przeznaczane na drogi gminne i powiatowe.)*

Nie wiem.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Panie Ministrze, przepraszam, pytam. Jest przedstawiciel Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Być może,

jeśli udzieliłby pan głosu stronie rządowej, taką wiedzę miałyby pani Joanna Reduta z Departamentu Koordynacji Programów Regionalnych i Cyfryzacji w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

W tej chwili jej nie ma. Podpis był. Być może...

### **Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Okej. Inne ważne sprawy mogły...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Udzielę panu odpowiedzi...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Panie Senatorze, trochę jestem pochłonięty tymi 20 tysiącami km, w związku z tym nie bardzo się orientuję w szczegółach dotyczących zasad finansowania budowy dróg. Wiem, że nie dzielimy się zbyt chętnie. Od czasu do czasu pojawia się problem skomunikowania sieci krajowej z drogami niekrajowymi i rodzi się pytanie, jak daleko państwo ma na przykład inwestować w węzły. Prawda? Jest ciągle niedosyt ze strony samorządowców, że powinniśmy więcej. Ale to taka akademicka dyskusja. Bo co to znaczy więcej? Cały węzeł? A może jeszcze kawałek drogi? Prawda? Bo to jest infrastruktura dojazdowa. Każdorazowo decyduje studium przypadku, z tym że my opowiadamy się raczej za tym, żeby za nasze pieniądze jak najwięcej zbudować, a samorządowcom pozostawić ciężar i trud zbudowania tego, co leży po ich stronie. Te priorytety...

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Przepraszam, Panie Ministrze.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: Tak.)*

Przepraszam najmocniej. Pani sekretarz mi pomogła, przeczuciła stronę. Przepraszam panią dyrektor, panią Monikę Pałasz z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Czy zechciałaby się pani wypowiedzieć na temat przedstawiony przez pana senatora Owczarka?

Panie Ministrze, bardzo...

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: Ależ proszę bardzo.)*

Teraz oddam głos pani dyrektor.

### **Dyrektor Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego Monika Pałasz:**

Dzień dobry państwu.

Panie Przewodniczący, pozwolę sobie może w ten sposób odpowiedzieć na pytanie: Komisja Europejska w projektach rozporządzeń, które są w tej chwili dyskutowane, nie przedstawia oczywiście koncepcji wspierania dróg gminnych czy powiatowych. To jest kwestia kategoryzacji

dróg w naszym kraju. Są wskazane dwie główne ścieżki czy źródła finansowania dróg. To są drogi w sieci TEN-T, które będą finansowane przez Fundusz Spójności, i to jest niezmiennie priorytet Komisji Europejskiej. I o tych drogach szczególnie wspominał pan minister. Przewidziane jest również finansowanie połączeń z siecią TEN-T.

Akurat wczoraj odbywały się kolejne rozmowy z Komisją Europejską dotyczące szczegółów, ponieważ my nie mamy jeszcze pewności, w jakim zakresie które drogi będą mogły być finansowane. Nie znam jeszcze wyników tych rozmów, ale myślę, że one jeszcze długo będą prowadzone. Komisja w tej chwili definiuje, co dokładnie rozumie poprzez poszczególne zapisy rozporządzeń, dlatego że każdy kraj ma inne uwarunkowania, i myślę, że to będzie jeszcze podlegało długim negocjacjom. Więc moja odpowiedź jest niestety dosyć ogólna, ale tak to obecnie w projektowanym systemie prawnym wygląda.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

I niestety na tym etapie nie jest to dobra informacja, ale czekamy, jeśli chodzi o rozmowy.

Oddaję panu głos, Panie Ministrze.

### **Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Będę kontynuował i wrócę do pańskiego pytania, a raczej sugestii ze strony 44, gdzie zebrano w tabeli dziesięć priorytetów. Priorytety nie będą miały oddzielnego programu realizacji, tylko będą zawarte w poszczególnych programach – wracamy znowu do dróg, które są mi tak bliskie – tak że infrastruktura bezpieczeństwa czy centra logistyczne, czy wzmocnienie połączeń Polski wschodniej z zachodnią to będą elementy programów. W programach będą zawarte te... Jeżeli mówimy o bezpieczeństwie, to standard budowanych dróg będzie decydował o tym, że te priorytety będą uwzględniane.

No i na deser pan senator Pociąg. Panie Senatorze, ja w latach 2001–2005, nie, w latach 2005–2007 byłem w Sejmie szefem komisji do spraw między innymi żeglugi śródlądowej. Od tego czasu, pragnę zauważyć, według mojej wiedzy jakichś specjalnie spektakularnych inwestycji w żeglugę śródlądową nie było. Zdaje się, że wcześniej też. Jeśli dobrze pamiętam dane statystyczne z tamtego czasu – a wozimy bardzo dużo, o tym będzie mowa w drugim punkcie dzisiejszego posiedzenia – to żegluga śródlądową przewoziliśmy 0,3% masy towarowej.

(*Senator Aleksander Pociąg: I tak jest, to potwierdzam.*)

Tak?

(*Senator Aleksander Pociąg: Tak.*)

Okej.

(*Senator Aleksander Pociąg: W strategii dokładnie jest to samo.*)

W związku z tym ja sobie pozwolę gdybać i przewidywać, że jednak bardzo kosztowne inwestycje w żegludze śródlądowej przy takiej masie przewożonych ładunków nie będą skłaniały do tego, aby tego typu inwestycje miały miejsce. Oczywiście po stronie parlamentu czy, nie wiem, jakichś innych ciał jest to, żeby na etapie tworzenia założeń do budżetu usiłować umieścić coś takiego. Żeby próbować taki projekt wygenerować czy może rozłożyć go na lata, żeby to nie było zbyt uciążliwe. Przede wszystkim czy pan zna wycenę tego projektu? Ja nie znam.

(*Senator Aleksander Pociąg: Nie, nie znam.*)

Warto się przyjrzeć, bo to brzmi bardzo interesująco. Rzeczywiście może się okazać, że jakichś marnych kilka kilometrów, o których pan mówi, może być kluczem do jakiegoś dużego programu, nie? Nawet z punktu widzenia żeglugi śródlądowej. Zostawię pana i samego siebie z tą wątpliwością. Chętnie wrócę może w jakichś innych okolicznościach do rozmowy na ten temat, gdy pogłębię swoją wiedzę.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Bardzo proszę, pan senator Michalski, pan senator Owczarek, pan senator Iwan. I prosiłbym zadać te trzy pytania.

### **Senator Jan Michalski:**

Panie Ministrze, być może potrafi pan odpowiedzieć mi na pytanie dotyczące problemu, z którym wczoraj mieliśmy okazję się zetknąć razem z senatorem Jurcewiczem i senatorem Iwanem. Uczestniczyliśmy w spotkaniu na temat połączeń kolejowych przy granicy polsko-niemieckiej. I w jednej z rozmów padła taka informacja, że Niemcy, aplikując o środki europejskie, czy otrzymując środki europejskie, muszą na liniach kolejowych zawsze wdrażać system RTMS, chyba tak to się nazywa, albo ETCS.

(*Głos z sali: Co to znaczy ETCS?*)

I z ich wyliczeń wynika, że opłaca się to tylko na tych odcinkach, gdzie przewidywana jest prędkość pociągów powyżej 200 km/h. Czy mógłby pan udzielić nam takiej właśnie informacji: czy rzeczywiście warunkiem otrzymania wsparcia z Unii Europejskiej z przeznaczeniem na inwestycje kolejowe jest...

(*Głos z sali: ...instalowanie tego wszędzie.*)

...instalowanie tego wszędzie, gdzie to wsparcie jest? I czy rząd robił takie symulacje, jeśli chodzi o opłacalność tego projektu? Dziękuję.

### **Senator Andrzej Owczarek:**

Panie Ministrze, mam takie pytanie: czy myślicie państwo o takiej sieci węzłów, która pozwoli połączyć kilka rodzajów transportu? To znaczy chodzi o transport morski, transport drogowy i transport kolejowy. Miejsca, gdzie będzie można część towaru przewozić drogą kolejową, a później dalej rozwozić. Takich miejsc jest na mapie kilkadziesiąt. Czy myślicie państwo o zainwestowaniu w te miejsca?

**Zastępca Przewodniczącego  
Stanisław Jurcewicz:**

Senator Iwan. Proszę.

**Senator Stanisław Iwan:**

Chciałbym przejść do zagadnień związanych z rewitalizacją i rozbudową linii kolejowych czy inwestycjami na liniach kolejowych. Mianowicie, z jednej strony słyszę, że możemy mieć niejakie kłopoty związane z wykorzystaniem funduszy unijnych na te cele. I takim remedium na to jest zintensyfikowanie działań w zakresie rewitalizacji. Nie jest to inwestycja, jest to remont, więc nie jest obwarowany tymi wszystkimi zastrzeżeniami dotyczącymi inwestycji. W związku z tym dużo mniejsze są wymagania i dużo mniejsza jest papierologia, tak kolokwialnie mówiąc. Szybciej można też do tych działań przystąpić.

Między innymi rewitalizowana jest tak zwana magistrala odrzańska, ona się bodajże nazywa EC 59, w każdym razie linia odrzańska, która na odcinku od Głogowa do mniej więcej okolic Rzepina jest chyba najbardziej zdegradowaną linią kolejową w Polsce. Jest to linia o dużym znaczeniu dla przewozów towarowych. I jest taki dokument – Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych – oczywiście kompatybilny z tą strategią, o której dzisiaj mówimy. Na razie to jest projekt. Przedwczoraj zakończyły się konsultacje. I z rozbitcia finansowego wynika, że ta cała rewitalizacja aż do dolnej Odry ma pochłonąć około 0,5 miliarda zł, z tego znacząca część, około 200 milionów zł, ma być wydatkowana po roku 2015, czyli z nowej perspektywy... Ograniczenia są takie, że pociągi się wykoleją, a na długich odcinkach jeżdżą 20 km/h, a jest to linia o znaczeniu strategicznym dla Polski. I tak się zastanawiam, dlaczego to jest tak rozciągnięte w czasie? Czy skoro są te kłopoty z wydawaniem pieniędzy, to nie należałoby przyspieszyć tej rewitalizacji i wykonać to w ciągu, powiedzmy, dwóch lat, aby można było zamknąć tę perspektywę i tę linię przywrócić do takiego stanu, żeby tam chociaż setką można było jechać? To jest bardzo konkretne pytanie, ale ono ma związek właśnie z tą strategią, o której dzisiaj mówimy. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącego  
Stanisław Jurcewicz:**

Bardzo proszę, Panie Ministrze, były trzy pytania.

**Sekretarz Stanu  
w Ministerstwie Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej  
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Pierwsze i trzecie – bardzo detaliczne. Proszę mnie zwolnić z odpowiedzi na szczegółowe pytania, które są elementami nie strategii, ale programów, i to są bardzo detaliczne pytania. W związku z tym zobowiązuję się, że dostaniecie panowie senatorowie bardzo szczegółową odpowiedź na piśmie. Dzisiaj nie jestem w stanie na te pytania odpowiedzieć.

Bardzo interesujące jest pytanie senatora Owczarka, a mianowicie, w procesie negocjacji w ramach transeuropejskiej sieci transportowej jednym z elementów, który udało nam się osiągnąć, jest wyznaczenie na mapie Polski, z tego co pamiętam, ośmiu węzłów – tak zwanych platform multimodalnych. I liczymy w przyszłości na współfinansowanie przez Unię Europejską tych miejsc. To, o czym pan mówi, jest oczywiste. Rzeczywiście logika – bo czasami można zaryzykować posługiwanie się logiką – podpowiada, że powinny być takie miejsca, gdzie ta multimodalność powinna być pełna. Ja jeszcze dodałbym do tego nawet lotnisko. Dobrze by było, żeby w tym miejscu dało się... Oczywiście możemy się tylko domyślać, jak szalenie rozwojowe będzie to dla regionu, prawda? Ale to będzie wymagało osobnego programu, który będzie opisany, rozbitny na podprojekty z finansowaniem, czasem itd., i w tych ośmiu miejscach będziemy mogli liczyć na dofinansowanie europejskie. To bardzo ważne.

Dziękuję za pytanie.

**Zastępca Przewodniczącego  
Stanisław Jurcewicz:**

Senator Dobkowski. Bardzo proszę.

**Senator Wiesław Dobkowski:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.  
Panie Ministrze...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

**Zastępca Przewodniczącego  
Stanisław Jurcewicz:**

Jeszcze chwilę, przepraszam bardzo.

Pan senator Michalski mówił o systemie i pytał, czy był on przedmiotem analizy dotyczącej wydawania pieniędzy.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: ... szczegółowo, na piśmie.)*

Na piśmie, rozumiem, że... Panie Ministrze, prosiłbym o przekazanie odpowiedzi na te pytania do komisji...

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: Do komisji...)*

...i to trafi do komisji, żeby wszyscy się zapoznali. Tak?

Bardzo proszę, senator Dobkowski.

**Senator Wiesław Dobkowski:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.  
Panie Ministrze!

Ja może zadam pytanie troszkę odbiegające od meritum, ale także związane ze strategią rozwoju transportu do 2020 r. A mianowicie, jak się patrzy z góry na Polskę, to są sieci dróg, są rzeki, są sieci różnych kolei, są linie energetyczne. I czy była rozważana taka koncepcja strategiczna, żeby dążyć do tego, bo od razu się nie da tego



zrobić, ale dążyć do tego, żeby na przykład utworzyć taki jeden pas północ-południe, wschód-zachód czy jeszcze w innych kierunkach, na którym to pasie byłaby na przykład linia kolejowa, a obok linii kolejowej jakaś autostrada i tam gdzieś jeszcze linia energetyczna? Żeby po prostu na jednym pasie ziemi, która jest wyłączona z produkcji rolnej, znalazło się jak najwięcej tych wszystkich sieci, tej całej infrastruktury.

Czy ktoś kiedykolwiek w ogóle się nad tym zastanawiał? Może to byłoby... Bo jeżeli tak dalej pójdzie, to coraz więcej terenów rolnych będzie zabieranych przez te sieci, przez infrastrukturę i coraz mniej będzie terenów dla rolnictwa i dla turystyki itd. Czy kiedykolwiek ktoś się nad tym zastanawiał i czy to jest koncepcja warta rozważenia? Dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję.

Panie Ministrze, ja też chciałbym dopytać, bo niestety nie do końca byłem skupiony, gdy pan odpowiadał. W tych 20 tysiącach km, które pan wymienił, rozumiem, że chodzi tylko o transport drogowy. Jeśli tak, to moje pytanie dotyczy kolei i jest niezwykle ważne ze względów... Zresztą państwo przeprowadziliście bardzo dokładną analizę przewozu ładunków itd., dynamiki wzrostu. A jaka jest na najbliższe lata ta wielkość związana z koleją, jeśli można ją określić w kilometrach czy też finansowo?

I dalej, skoro jesteśmy przy tych priorytetach, bo jest ich niewiele i rozumiem, że one będą realizowane. W punkcie piątym czytamy: „zmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach”. I jeden już był wspomniany – potencjał rozwojowy, w tym turystyka, przemysł, kultura i środowisko. Ale aby dostać się koleją z jednego z tych regionów do stolicy, trzeba na to poświęcić co najmniej 5,5 godziny. Czy nastąpi jakaś zmiana, jeśli są takowe regiony, w ruchu pasażerskim, ale to nie tylko?

A jeśli chodzi o transport drogowy, to do Berlina dojeżdżamy dwa razy szybciej niż do stolicy, bo przy tej pogodzie dojazd do naszej stolicy zajmuje mniej więcej 8 godzin. I czy pod tym kątem – czy to będzie w ruchu kolejowym, czy w transporcie drogowym – były prowadzone jakieś analizy? Dziękuję.

Bardzo proszę, czy są jeszcze pytania?

Skoro nie, to Panie Ministrze, chyba po pańskiej wypowiedzi będziemy już zmierzali do zamknięcia tego punktu i przejdziemy do następnego.

### **Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Najpierw odpowiem na pytanie pana senatora Dobkowskiego. Panie Senatorze, my mamy jakiś stan zastany, w związku z tym o liczbie dróg w Polsce powiem tak: ich nie jest za mało, tylko są złej jakości. W związku

z tym nie ma jakiejś specjalnej pokusy, żeby budować nie wiadomo ile w nowym śladzie. Oczywiście ta sieć szkieletowa – tak.

O tym, że gdzieś będzie biegła jakaś bardzo ważna droga czy ważna linia kolejowa, wiedzą i ci, którzy zarządzają energetyką, i ci, którzy zarządzają gazownictwem, już na etapie projektowania, a właściwie na etapie koncepcji. To jest multidyscyplinarne, konsultacje są bardzo szerokie.

Co jest obowiązkowe? Obowiązkowe jest na pewno to, żeby podczas budowania dróg i autostrad – i ma to miejsce w tej chwili – były wmontowywane różnego rodzaju kanały telekomunikacyjne, nawet puste, na zapas, na jakieś nowe technologie. Tamtędy będą światłowody służące do zapewnienia tej infrastruktury bezpieczeństwa, która jest przy drogach. W tej chwili te żółte budki, te słupki są trochę przewymiarowane, czegoś takiego teraz nie potrzebujemy, ale może się kiedyś zdarzyć, że będziemy potrzebować. I dzisiaj przy budowie drogi kosztuje to grosze, ale gdyby robić ekstra inwestycje, to ma pan rację, to będzie kosztować nie wiadomo ile.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Pyta pan o to w dobrym momencie, bo minister gospodarki wystąpił z inicjatywą, żeby linie przesyłowe, energetyczne lokować przy tych drogach, gdzie mamy możliwie szeroki pas naszej ziemi. Bo nie za każdym razem jest tak, jak byśmy chcieli. Niekiedy mamy działkę prawie że przy skrajni. I to żyje, ten projekt gdzieś tam jest wałkowany, jest w konsultacjach. Jest to bardzo interesujące, bo jeżeli czeka nas seria inwestycji w energetyce, a czeka nas, to z całą pewnością tę sprawę trzeba będzie rozwiązać, żeby nie wykupywać gruntów, żeby to taniej wyszło, i jak już coś mamy jako państwo, to żebyśmy nie dokładali pieniędzy.

Odpowiadając jednak wprost, nie ma takiego pomysłu, żeby ekstra wytyczyć taką trasę, tylko przy okazji...

*(Senator Wiesław Dobkowski: ...bo chodzi mi o to, żeby do tego zmierzać, bo...*

*...realizowanej inwestycji upychamy to, żeby drugi raz gdzieś nie wracać.*

Wiesz, o czym to było, Stasiu?

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

To już powiem o tych sześciu i ośmiu godzinach. Chodzi o południowy Dolny Śląsk, bo nie wiem, ile czasu zajmuje na przykład dojazd do województwa świętokrzyskiego. Ale chodzi mi o to, czy w tych priorytetach będzie to brane pod uwagę, bo naprawdę ta spójność wewnętrzna jest jednak w tym momencie dość wątpliwa. Oczywiście spójność komunikacyjna – żeby była jasność.

### **Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Skoro już mówimy o Dolnym Śląsku, no to nie przypadkiem droga ekspresowa S8 ma taki priorytet w programach i...



*(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: A gdzie ona się kończy, przepraszam, Panie Ministrze?)*

Będzie cała zbudowana.

*(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: Dokąd, jeśli można jeszcze...)*

S8 wpada koło Piotrkowa do... A pan chciałby usłyszeć, że do granicy.

*(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: Chciałbym usłyszeć, że poprawimy bezpieczeństwo i wewnętrzna spójność transportową.)*

Rozumiem, to powiem panu tak: koło Piławy Górnej przez Przerzeczyn- Zdrój też będzie biegła S8.

*(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: A może jeszcze pan rok podać?)*

Rok?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Też jestem zainteresowany, bo jeżdżę tą samą drogą, podobnie jak pan.

Też przedstawię odpowiedź na piśmie.

*(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: Dziękuję...)*

Bo cała ósemka jest objęta programem, ale czy to będzie w 2015 r., czy w 2016 r., nie odpowiem panu teraz.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Jak widać z panem ministrem można dojść do porozumienia merytorycznego, z tym że z terminami to...

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz: ...to ciężko.)*

...to otrzymamy później.

Droży Państwo, skoro nie ma więcej pytań, to bardzo dziękuję na tym etapie za omówienie tego punktu.

Przechodzimy do punktu drugiego: warunki prowadzenia działalności przez polskie firmy transportu drogowego.

Prosiłbym ministerstwo o ocenę z punktu widzenia ministerstwa transportu, a później prosiłbym o wypowiedź pana przewodniczącego Tadeusza Tomaszewskiego i po tych dwóch wystąpieniach rozpoczniemy dyskusję.

Bardzo proszę.

### **Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Dziękuję.

Chciałbym przede wszystkim podziękować, Panie Senatorze, za to, że taki temat jest podejmowany. Odnoszę wrażenie, że za mało obnosimy się z czymś, co powinno być – mówię z absolutną powagą – przedmiotem dumy Polaków. Polski transport drogowy to jest potęga europejska. Kiedy ostatni raz widzieliście państwo tira z Holandii, Francji, Niemiec na polskich drogach? A mamy takie PESEL, że mamy prawo pamiętać.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Nie ma.

W relacjach transportowych Polska – Niemcy 96% przewozów towarów obsługują Polacy. Przejeliśmy niektóre rynki, 2004 r. był momentem zwrotnym, nikt tak nie wykorzystał, żadna z branż w Polsce nie wykorzystała otwarcia rynku europejskiego tak, jak branża transportu drogowego. Około stu dziewięćdziesięciu tysięcy tirów: sto osiemdziesiąt tysięcy w firmach transportu międzynarodowego i na potrzeby własne, bo to jest razem, i jesteśmy w tej chwili największą flotą w Europie.

Ja trochę się puszę, bo sprawia mi wielką satysfakcję to, że szósty rok mam wielki przywilej doglądać interesów tej branży. Co znaczy doglądać? Powiem państwu bardzo przewrotnie, w czym tkwi sukces transportu drogowego w Polsce. A mianowicie w tym, że chyba jako jedna z pierwszych branż w całości stała się prywatna. Nie ma firm transportowych stricte państwowych. Jest tylko PKS i jakieś resztówki, które są w zaniku. Cała branża jest praktycznie rzecz biorąc, prywatna: ponad dwadzieścia sześć tysięcy podmiotów transportowych w Polsce.

I jakie są tego skutki? W zależności od tego, jak to jest liczone, niektórzy analitycy mówią, że 10% polskiego PKB kręci się wokół transportu drogowego. Gigant. O której branży możemy mówić w ten sposób, że 10% PKB kręci się wokół tej branży?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Nie, ja mówię, że różnie analitycy liczą, ale, Panie Senatorze, daj Boże więcej takich pomyłek, bo czy 8%, czy 10%, to w dalszym ciągu jest to potęga.

Jeśli chodzi o relacje ministerstwo – przewoźnicy, czyli branża transportowa, dopracowaliśmy się takiego stanu, że powstało forum transportowe, rodzaj federacji zrzeszającej różnego rodzaju organizacje. Dlatego że branża wbrew pozorom nie jest rozproszona, trzyma się bardzo mocno razem, to jest dla nich ważne. Bo proszę sobie wyobrazić konieczność konsultowania różnego rodzaju aktów prawnych z setkami podmiotów, byłoby to niewykonalne.

My prosimy forum o spotkania, forum nas zaprasza, to jest bardzo żywa relacja w obie strony i ze względu na to, że te organizacje są dość stabilne kadrowo, ta relacja przybrała naprawdę bardzo komunikatywny kształt. To znaczy nam się po prostu dobrze razem pracuje. Efektem tego jest to, że już dwa razy w zeszłej kadencji za mojego urzędowania w ministerstwie transportu mieliśmy taką sytuację, że przewoźnicy uznali, iż jest bardzo ciężko. Współ z rządem i z Komisją Infrastruktury w Sejmie napisali, co ich boli. Dwa razy była wnoszona ustawa kryzysowa, która została przyjęta przez Sejm. Państwo też nad tymi dwiema nowelami debatowaliście. Dwa razy doszło do takiej sytuacji, że branża napisała, co by chciała, zostało to zredagowane i przeszło w Sejmie i w Senacie. Oni mówią w swoim gronie: kryzysowa jeden, kryzysowa dwa. Dwie takie ustawy. No, nie można sobie wyobrazić lepszej współpracy.

Oczywiście państwo nie zleca ładunków, w związku z tym my nie mamy wpływu na koniunkturę. Krach jest pochodną tego, co się dzieje w kraju, prawda? Transport pełni funkcję służebną wobec gospodarki. W związku z tym to, że takie dobrodziejstwo mamy, że jest ich tak dużo, to stanowi jednocześnie wielkie zagrożenie na wypadek kryzysu, prawda? Bo ten kij ma dwa końce. Z jednej strony można się cieszyć, że tylu ludzi ma zatrudnienie, że tam

około miliona osób pracuje, może i więcej. No ale z drugiej strony, jeżeli spada masa towarów do przewożenia, to... W Unii Europejskiej, na przykład, praktycznie rzecz biorąc, opanowaliśmy jazdę na Wschód, czyli to, co jest wożone z Francji, z Niemiec, z Hiszpanii, wiezie Polak. Polak jakoś potrafi. Z Rosji nic się nie wiezie, wracamy najczęściej na pusto. Polak jakoś to spina finansowo, potrafi to zrobić. Inni nie jadą, nie wiem dlaczego, jakoś nas to specjalnie nie martwi. To niezwykle barwna karta polsko-rosyjskich relacji transportowych. Rokrocznie toczymy wręcz krwawe debaty z Rosjanami na temat wymiany zezwoleń. Ten rynek jest reglamentowany, zderzają się dwa światy: świat wolnej gospodarki polskiej i świat mocno regulowanej – rosyjskiej. W związku z tym, że i jedni, i drudzy chcą współpracy, to po prostu trzeba siadać do stołu i pisać, ile jakich zezwoleń mamy sobie na drugi rok. Udało nam się ze stroną rosyjską doprowadzić w zeszłym roku we wrześniu do czegoś niezwykłego, a mianowicie określiliśmy te liczby na trzy lata. Pierwszy raz uznaliśmy, że możemy tak daleko pójść, bardzo mocno to zliberalizowaliśmy. Tak naprawdę w tej chwili raczej liczymy, ile tych samochodów jeździ, niż dzielimy zezwolenia, bo jest ich tak dużo.

To jest wielki postęp w rozmowach z Rosjanami. Po tym jak nasi rosyjscy partnerzy zorientowali się – bo tak należy mówić, bo te rozmowy jednak są twórcze – że metodami administracyjnymi wszystkiego się nie załatwi, że czasami się trzeba zdać na biznes i na gospodarkę, to tutaj jest wielki postęp i... To znaczy trochę się kulę, gdy mówię o tym, ponieważ to się odbiło oczywiście na spadku cen frachtu do Rosji, bo nagle ten towar stał się bardziej dostępny. No, ale skoro ma być ta funkcja służebna, to zdaje się, że nie będziemy się tym bardzo martwić.

Zdaje się, że skorzystamy, Panie Przewodniczący, z obecności gości. Ja mogę mówić o tym tylko dobrze i z pasją.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Tak, zaangażowanie emocjonalne jest nieraz bardzo ważne.

Panie Ministrze, wobec tego, tak jak również pan sugeruje, oddamy może głos panu przewodniczącemu Tadeuszowi Tomaszewskiemu, aby przedstawił stanowisko Konfederacji Związków Zawodowych i Organizacji Przewoźników Drogowych „Transportowcy”.

Panie Przewodniczący, bardzo proszę.

### **Przewodniczący Konfederacji Związków i Organizacji Przewoźników Drogowych „Transportowcy” Tadeusz Tomaszewski:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ufam, że nasze stanowisko w formie pisemnej senatorowie otrzymali, a jeżeli nie, to może jakoś jeszcze to uzupełnimy. A do tego odnie się sekretarz konfederacji pan Łukasz Wiśniewski.

Chciałbym w zasadzie wystąpić z prośbą do senatorów. Jest już na to czas. Nie będę takim huraoptymistą

jak pan minister, mój imiennik, że wszystko jest cacy, że transport polski jest naprawdę polski i jest naprawdę prywatny i dlatego tak się ma. Bo on już potrzebuje pomocy. Potrzebuje jej dlatego, że bogatsze kraje, Panie Ministrze, przepraszam, Panowie Senatorowie, Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, jak Belgia, Holandia, Francja i inne kraje starej Europy już pomagają w sposób oficjalny swojemu transportowi.

I odnie się do tego, przedstawi nasze stanowisko pan Łukasz Wiśniewski. Zresztą on jest autorem tego wszystkiego. Ja się odnie do wypowiedzi pana ministra Tadeusza Jarmuzewicza, mojego imiennika.

Panie Ministrze, nie może się pan koncentrować na forum, które gromadzi – zresztą jesteśmy również w tym forum – w zasadzie tylko transport międzynarodowy, bo transport jest również polski i my tutaj rozwijamy po Polsce towary. I dziękuję panu przewodniczącemu, że przytoczył cytat, który zamieściłem na naszych stronach internetowych osiem lat temu, że krwiobieg gospodarki jest polski transport, bo rozwodzi wszystko, nawet tę bułeczkę, którą dzisiaj wielu z nas jadło na śniadanie.

Poproszę teraz, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, żeby pan Łukasz Wiśniewski przybliżył nasze stanowisko.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Bardzo proszę.

### **Sekretarz Konfederacji Związków i Organizacji Przewoźników Drogowych „Transportowcy” Łukasz Wiśniewski:**

Dziękuję bardzo.

Chciałbym się odnie również do tego, co powiedział pan minister. Wszystko się zgadza, nasz transport wypracował, i to wyłącznie ciężką pracą, pozycję lidera na rynku europejskim. Tylko teraz trzeba by usiąść i zastanowić się nad tym, co zrobić, żeby tej pozycji nie stracić. Bo niestety przewoźnicy zarówno krajowi, jak i międzynarodowi są obciążeni w Polsce, jak nam się udało policzyć, ponad dziesięcioma różnymi podatkami, niejednokrotnie nakładanymi dwa razy za jedno i to samo.

Mamy także słaby i coraz gorszy dostęp do źródeł finansowania tej działalności. Wiąże się to oczywiście z coraz słabszymi wynikami finansowymi. Bo wozimy ten towar i wozimy go bardzo dużo, nawet najwięcej, tak jak już pan minister zauważył, ale jednocześnie wozimy go, niestety, najtaniej, i to jest to kryterium, dzięki któremu polski transport tę pozycję zbudował. Więc skoro dalej chcemy ten towar wozić najtaniej i być najlepsi, to myślę, że państwo polskie powinno zacząć w końcu po dwudziestu latach coraz bardziej ingerować w przewozy drogowe.

Nasza wspólna propozycja jest taka, aby tę ingerencję zacząć może od wprowadzenia, jak przed dwudziestoma laty, cen minimalnych w transporcie drogowym, tak zwanych taryf, poniżej których nie będziemy schodzić. I myślę, że taka regulacja bardzo mocno by się przyczyniła do usunięcia szarej strefy z rynku, czyli do tego, co teoretycznie ma robić Inspekcja Transportu Drogowego.

I druga propozycja, która jest również bardzo ważna – wspomniał już o tym przewodniczący Tomaszewski – aby pochylić się nad problemem zwrotu części podatku akcyzowego zawartego w paliwie. Wiemy, że nie ma takiej możliwości, aby ten podatek zwrócić całkowicie lub żeby został obniżony poniżej minimum, bo wysokość podatku jest regulowana dyrektywą europejską.

I myślę, że takie dwa konkretne rozwiązania na dzień dzisiejszy ochronią nasz transport i pozwolą nam utrzymać tę tak ciężko wypracowaną pozycję.

Chciałbym prosić panów senatorów i pana ministra o ustosunkowanie się do naszych propozycji i pochylenie się chociaż nad nimi. Dodam, że w sprawie tego częściowego zwrotu podatku akcyzowego została już złożona przez posła Tomasza Szymańskiego interpelacja właśnie do ministerstwa transportu. Dziękuję bardzo.

*(Przewodniczący Konfederacji Związków i Organizacji Przewoźników Drogowych „Transportowcy” Tadeusz Tomaszewski: Panie Przewodniczący, chciałbym uzupełnić, że...)*

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Bardzo proszę.

### **Przewodniczący Konfederacji Związków i Organizacji Przewoźników Drogowych „Transportowcy” Tadeusz Tomaszewski:**

...pan Łukasz Wiśniewski, siedzący obok mnie sekretarz konfederacji, jest po pierwsze, młodym człowiekiem przed trzydziestką, który prowadzi transport towarowy, po drugie, reprezentuje w większości ten transport krajowy, a po trzecie, ma chyba dobre, że tak powiem, ułożenie polityczne. Jest chyba w tym samym kole co marszałek Wyrowiński, który go dobrze prowadzi i chyba w dobrą stronę.

Zatem chcę jeszcze raz prosić senatorów o pochylenie się nad tym. Chcę również prosić o to pana ministra. My ponownie złożymy panu propozycję, panie ministrze Jarmuziewicz, dotyczącą spotkania na takim forum, żeby to było forum nie tylko międzynarodowe, ale także krajowe. Nie po to, żeby panu coś zarzucać, nie po to, żeby pana atakować, ale widzimy realnie, że w Polsce straci pracę od czterdziestu do pięćdziesięciu tysięcy ludzi – mówię to z pełną odpowiedzialnością – jeżeli nie uzyskamy tej pomocy państwa w transporcie. Bo transport to nie tylko kierowcy na drodze, to nie tylko ich szef, lecz także ludzie, którzy pracują w biurze, którzy organizują frachty, to mechanicy, to nawet księgowi, którzy rozliczają, to jest cała machina wokół takiego przedsiębiorstwa. Zatem my szacujemy to w 2013 r. na czterdzieści do pięćdziesięciu tysięcy osób. Prosimy więc o pochylenie się nad problemem i o pomoc transportowi, który tworzy 8–10% PKB kraju.

Chciałbym jeszcze uzupełnić wypowiedź pana sekretarza Wiśniewskiego, że my znamy mnóstwo takich przypadków, jeżeli będzie trzeba, to kolega wymieni, że polskie firmy transportowe – Panie Przewodniczący, chyba przeszkadzam stronie rządowej – rejestrują się w Belgii, rejestrują się w tych krajach, gdzie uzyskują tę pomoc,

mówię o tych 5–8 eurocentach z litra. Już w tej chwili tak jest. My możemy też na piśmie – tak jak pan minister Jarmuziewicz – wskazać takie firmy, które się ewakuują z Polski, i nie chciałbym, żeby to się pogłębiało.

Na tym kończę. Dziękuję bardzo.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Droży Państwo, proszę naszych gości o zabieranie głosu, a także o przedstawianie się.

Bardzo proszę.

### **Dyrektor Biura Prawnego w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Drogowego Maciej Wroński:**

Maciej Wroński, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego – organizacja skupiająca nie tylko międzynarodowych przewoźników drogowych, ale przede wszystkim przewoźników krajowych, organizacja, w której reprezentowane są wszystkie segmenty rynku transportowego, od takich specjalistycznych, jak przewóz drewna, przewóz żwiru, po ładunki masowe, a także przewozy pasażerskie.

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Gdyby kondycję branży transportu drogowego oceniał na podstawie liczby pojazdów, liczby przewożonych ładunków, to rzeczywiście jesteśmy kolosem. Tylko czy nie jesteśmy tym kolosem na glinianych nogach?

Przypomnę, że gdyby w Stanach Zjednoczonych rynek nieruchomości w połowie, w pierwszej dekadzie lat dwutysięcznych był oceniany na podstawie liczby kredytów hipotecznych i liczby nieruchomości, to też można by powiedzieć, że ten rynek kwitnie, a później był jeden wielki krach. To samo można powiedzieć o polskim transporcie drogowym. Pod względem liczby pojazdów jesteśmy potęgą, pod względem liczby przewozów jesteśmy potęgą, natomiast nikt nie bada sytuacji finansowej. Na tę sytuację finansową składa się szereg czynników, przede wszystkim czynników niezależnych od przewoźników, ale zależnych raczej od państwa.

Pierwszym z nich jest dostęp do infrastruktury drogowej. W Polsce wbrew temu, co jest określone w dyrektywach unijnych, które mówią, że nacisk osi powinien być 11,5 t na oś napędową, większość dróg to są drogi ośmiotonne i dziesięciotonne. Co to oznacza? To oznacza, że pojazd za jednym przejazdem może wziąć jedynie połowę ładunku, choć technicznie mógłby więcej, a to z kolei ma konsekwencje – przede wszystkim jeśli chodzi o koszty dla przewoźnika i dla gospodarki narodowej. Po prostu koszty transportu są większe. Ma też konsekwencje dla kongestii, czyli zatorów ruchu, to znaczy zatorów ruchu. Po prostu zamiast jednej ciężarówki jadą dwie. W sumie i dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, bo im większa kongestia, tym większe prawdopodobieństwo wypadków na drodze.



Czyli pierwsza sprawa to dostęp do infrastruktury drogowej. Dyrektywy unijne, traktat akcesyjny do czegoś nas zobowiązują. Przede wszystkim zobowiązują nas do tego, aby wszystkie drogi finansowane ze środków unijnych były już w standardzie 11,5 t na oś. Tymczasem bardzo często widzimy tabliczkę: „droga sfinansowana ze środków unijnych” albo „remont drogi sfinansowany ze środków unijnych”, ładne żółte gwiazdki na niebieskim tle, a obok jest „ograniczenie nośności do 8 t”. Zasadniczo żadne drogi samorządowe, które były sfinansowane ze środków unijnych, nie mogą spełniać tych standardów, bo ustawa o drogach publicznych nie dopuszcza, żeby po drogach samorządowych poruszały się pojazdy z obciążeniem 11,5 t na oś. Prowadzi to także do paradoksów. Są polskie porty, port kontenerowy w Gdyni i inne porty. Te porty niestety nie mogą być obsługiwane przez pojazdy normalnie, normatywnie załadowane. Praktycznie zgodnie z prawem nie można stamtąd wywieźć żadnego kontenera, ponieważ do samych portów prowadzą drogi samorządowe. Znowu coś z tym faktem trzeba zrobić. Na ten temat mógłbym mówić wiele, ale przejdźmy do innych kwestii.

Warunki finansowe to nie tylko jest kwestia braku zwrotu części akcyzy, o czym powiedzieli koledzy z konfederacji, bo część akcyzy możemy zgodnie z prawem unijnym zwracać, jeżeli akurat kurs jest taki, a nie inny, i on powoduje, że ta akcyza jest wyższa niż minimum. W wielu państwach europejskich polski przewoźnik może dostać zwrot akcyzy, ale u siebie nie może dostać. Chodzi także o warunki finansowe, w przypadku których – zgodnie z prawem wielkich liczb – rodzą się miliony złotych obciążeń. Podam przykłady. Każdy przewoźnik, który chce jeździć po drogach krajowych, musi mieć to urządzenie – ono się nazywa bodajże viaBOX. Musi wpłacić za nie kaucję w wysokości 120 zł, która leży na koncie ministerstwa transportu tak długo, jak długo będzie prowadził tę działalność. A to samo urządzenie w Austrii, czyli tam, gdzie ono jest produkowane, bo firma Kapsch to jest firma austriacka, kosztuje 5 euro. Jest różnica między 5 euro a 120 zł.

Idźmy dalej, skoro jesteśmy przy temacie systemu via-TOLL. W Austrii kara za przejechanie drogą bez wniesienia opłaty wynosi 400 euro i jest ona jednorazowa, niezależnie od tego, czy przejechaliśmy 10 km, 50 km czy 100 km. W Polsce ta kara wynosi 3 tysiące zł, czyli widzimy, że jest znacznie wyższa, ale nie koniec na tym. Ktoś sobie wymyślił taką interpretację, nie wiem, czy to w Inspekcji Transportu Drogowego, czy w resorcie, że za każdą bramkę płaci się oddzielnie. Sprawę można doprowadzić do absurdu. Jeżeli Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad postawi co 1 m bramkę, to okaże się, że przy tej interpretacji po przejechaniu 100 m zapłacimy sto razy 3 tysiące zł, czyli 300 tysięcy zł. Absurd, absurd i bezprawie oraz pokazuje to skalę fiskalizmu.

Inny przykład: dokumenty. W Niemczech zaświadczenie ADR dla kierowcy kosztuje 2 czy 3 euro, jak nam mówili koledzy ze związków niemieckich. W Polsce to samo zaświadczenie będzie zabezpieczone nawet lepiej niż dowód osobisty czy paszport, a jego koszt to będzie około 50 zł. Mógłbym dalej wymieniać listę tych warunków finansowych, które są dla nas tworzone.

Kolejna kwestia: dbanie o konkurencyjność. Proszę sobie wyobrazić, że jest podatek od środków transportu i jest to tak ustawione, że oczywiście w naszym ustawodawstwie jest jakaś tam minimalna kwota zgodna z wymaganiami określonymi w dyrektywie unijnej. Natomiast samorzady dostały pewną swobodę podnoszenia tego podatku. I różnica pomiędzy miastami, na przykład, pomiędzy Poznaniem a Trójmiastem to jest 100%. No oczywiście przedsiębiorca może zlikwidować firmę, co wiąże się z bardzo dużymi kosztami, i przenieść się, na przykład z Trójmiasta do Poznania. Ale kto wie, może w tym czasie radni Poznania stwierdzą, że skoro się te firmy do przeniosły, no to my im teraz pokażemy i podwyższymy podatek. Tak nie może być, ta stawka powinna być jednolita.

Kolejna kwestia, o której chciałbym powiedzieć, to jest po prostu taka zwykła uczciwość w stosunku do społeczeństwa, w stosunku do przedsiębiorcy. I tej uczciwości po prostu brakuje w działaniu państwa. Ja specjalnie nie mówię, że to dotyczy tego czy innego resortu, samorządu, rządu czy innej władzy, czy wymiaru sprawiedliwości, tylko po prostu uczciwości państwa w stosunku do obywatela. To się przejawia także w konstytucyjnej zasadzie zaufania obywatela do państwa. Niestety my nie mamy takiego zaufania i nie możemy mieć takiego zaufania.

I znowu kilka przykładów. Państwo, czytaj Ministerstwo Ochrony Środowiska, opracowało pewne normy przewozu drewna. Wskazywaliśmy, że one nie są właściwe i będą powodować przeciążenie pojazdów, ale cóż, zostały te normy opracowane i wdrożone w drodze rozporządzenia. Przewoźnik, ładując na pojazd drewno – tyle metrów sześciennych, ile wynika z rozporządzenia ministra ochrony środowiska – postępuje zgodnie z prawem. Co jednak robi Inspekcja Transportu Drogowego? Na początku ważyła za pomocą wag preselekcyjnych i nakładała kary. Udało nam się wybić im to z głowy, no bo to było działanie bezprawne. Skoro ładunek jest normatywny pod względem prawa, to nie ma kar. No to co teraz robią? Jeżeli waga preselekcyjna wskaże, że ten normatywny pod względem prawnym ładunek jest de facto zbyt duży, każą przewoźnikowi rozładowywać i zrzucać drewno do rowu. Przecież to są koszty, to jest niepoważne traktowanie. Przewoźnik ufa państwu, że normy wprowadzone przez państwo są sprawiedliwe, a organ postępuje w stosunku do niego tak, jak postępuje.

Inna kwestia to na przykład ostatnia ustawa o kierujących pojazdami. Są kierowcy, którzy ukończyli szkolenie na prawo jazdy kategorii C, zdali egzamin na kategorię C. Ba, niektórzy złożyli nawet wnioski do starostw, tylko mieli to nieszczęście, że nagle weszła ustawa o kierujących pojazdami i w tym momencie nie mogą dostać prawa jazdy, bo nikt nie przewidział przepisu przejściowego, który by stwierdzał, że te osoby, które zdały egzamin, ukończyły szkolenie, a jeszcze nie daj Boże nawet złożyły wniosek, otrzymają prawo jazdy na starych zasadach. Nie, starostwa odmawiają, bo mówią, że trzeba mieć 21 lat, a pan nie ma kwalifikacji wstępnej, całościowej i w związku z tym nie wydamy. To jak ma się czuć taki człowiek? Czy on uważa, że państwo postępuje w stosunku do niego sprawiedliwie? No, nie. Nie wiem, kto tutaj zawinił. Może to starostwa źle interpretują, a może ktoś zapomniał gdzieś na jakimś



szczeblu legislacji. W tej chwili nas to nie interesuje, my nie szukamy winnych, my mówimy, że państwo postępuje nieuczciwie w stosunku do obywatela. Te przykłady mógłbym mnożyć i mógłbym o nich opowiadać godzinami.

Jeśli chodzi o uczciwość, to jest też coś takiego jak nieuczciwa konkurencja. I znowu, Szanowni Państwo, nieuczciwa konkurencja, różne patologie społeczne, które występują, nie są w żaden sposób zwalczane przez państwo. Państwo jest jak chór grecki, który śpiewa „biegniemy, biegniemy, biegniemy” i stoi w miejscu. Takie samo jest podejście państwa, niestety, do tych wszystkich patologicznych zjawisk. Kilkakrotnie nasz związek rozmawiał nawet jeszcze z wiceministrem Rapackim, z zastępcą komendanta głównego policji, na temat kradzieży paliwa. Jest to zjawisko powszechne. Jeżeli ktoś z państwa jeździ z włączonym CB-radiem, to słyszy bardzo często „oszczędności sprzedam”. I co się okazuje? Otóż policja jest bezradna. Nawet wtedy, gdy przewoźnik zastępuje organy państwa i chodzi, nagrywa, udowadnia, to i tak później wszystkie sprawy są umarzane. Czy to nie świadczy o bezsilności państwa w tym zakresie?

Jednocześnie to państwo pręży mięśnie w sytuacjach takich, w których w ogóle generalnie rzecz biorąc, nie powinno, ale nie będę już tego wątku rozwijał, to samo dotyczy kradzieży paliw.

*(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: Przepraszam bardzo, czy mógłby pan określić, ile czasu pan potrzebuje na swoją wypowiedź?)*

Już, Panie Przewodniczący, kończę.

*(Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz: Nie, przepraszam, mamy jeszcze czas, ale może inni goście też chcą zabrać głos.)*

W takim razie, Panie Przewodniczący, skoro przywołał mnie pan do porządku, to ja kończę. Dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Pytałem, ile jeszcze chciałby pan czasu, tak że pana interpretacja mojego pytania jest zdecydowanie niewłaściwa i to chciałbym przekazać.

Droży Państwo, czy są jeszcze pytania, wypowiedzi w tej materii?

Bardzo proszę.

### **Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu w Biurze Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel:**

Dziękuję bardzo.

Piotr Mikiel, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Jako środowisko przewoźników oczywiście bardzo cieszymy się z tych dobrych relacji, które mamy z resortem, i z tego, że resort wysłuchuje naszych różnych problemów. Odczuwamy jednak brak szybkiej reakcji, zwłaszcza ze strony rządu, w podejmowaniu określonych działań. Jako taki najbardziej namacalny przykład należałoby wskazać

choćby kwestie związane z pakietem rozporządzeń wspólnotowych. Oczywiście prace nad tym pakietem są już na ostatnim etapie: są to prace w parlamencie. Niemniej te krajowe przepisy wykonawcze umożliwiające zastosowanie ich przez państwo, a także wykorzystanie przez polskich przewoźników są opóźnione, i to dosyć znacznie. Przypomnę, że te rozporządzenia weszły w życie 4 grudnia 2011 r., dzisiaj jest 13 lutego 2013 r. Pewnie dopiero w połowie bieżącego roku pojawi się szansa na to, żeby te przepisy weszły w życie. A przecież nasi przewoźnicy odczuwają problemy związane chociażby z uzyskaniem licencji wspólnotowej czy też z uzyskaniem dodatkowych wypisów. Pojawiają się też inne kwestie, które wynikają wprost z tego rozporządzenia.

Kolejna sprawa – wspominał o tym również mój przedmówca – jest związana ze zmianą przepisów o drogach publicznych w kwestii uiszczania opłat za przejazd po drogach krajowych. Już w ubiegłym roku środowisko przewoźników drogowych wspólnie zgłaszało postulaty na temat zmiany tych przepisów i określenia czy też rozdzielienia odpowiedzialności przewoźnika i przedsiębiorcy, systemu karania – przede wszystkim kierowcy, i tej interpretacji, o której tutaj była mowa, czyli karania za każdą bramownicę. Doprowadziliśmy do tego, że ten głos został wysłuchany dopiero przez Rzecznika Praw Obywatelskich, który w stosownym wystąpieniu zwrócił się do ministra transportu w tej kwestii. Oczywiście ze strony ministerstwa otrzymujemy zapewnienie, że trwają jakieś prace w tym zakresie. Ale, proszę państwa, negatywne konsekwencje związane z tymi przepisami i stosowaniem tych przepisów odczuwają przewoźnicy.

Wspomniał pan minister również o kwestiach międzynarodowych. Oczywiście doceniamy to i cieszymy się, że są załatwiane, chociażby sprawa kontaktów z Rosją. Ale udało się załatwić problem z Rosją, a powstał problem z Białorusią. I też, proszę państwa, jeszcze raz postulujemy, żeby w przypadku tych różnych problemów nie tylko wysłuchać środowiska przewoźników, ale także podjąć te działania, i podjąć je jak najszybciej. Dziękuję bardzo.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę.

### **Prezes Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:**

Dzień dobry państwu.

Zdzisław Szczerbaciuk, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.

Proszę państwa, pan minister przedstawił opinię dotyczącą w zasadzie tylko transportu międzynarodowego, czyli tej części transportu – jeżeli weźmiemy pod uwagę liczbę tak zwanych jednostek ciągnących – która jest zdecydowanie mała.

Ponieważ koledzy już mówili o transporcie ładunków, chciałbym się zatrzymać jedynie na transporcie osób. Jest to taka dziedzina, do której w tym państwie w zasadzie się nikt się nie chce przyznać.

Unia Europejska przyjęła to słynne rozporządzenie 1370, parlament wprowadził je ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Ale z pełną świadomością mogę stwierdzić, że w Polsce oba dokumenty się nie przyjęły. To znaczy parlament unijny sobie uchwalił, potem parlament krajowy, ale faktycznie przepisów w tym zakresie się nie stosuje.

Nasza organizacja będzie tę sprawę szczegółowo przedstawiała na posiedzeniu wspólnym Komisji Infrastruktury i Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, ponieważ teoretycznie regulacja jest, tylko nie ma zastosowania i trzeba znaleźć instrumenty, żeby te podmioty, które są zobowiązane i rozwiązaniami unijnymi, i rozwiązaniami polskimi, raczyły to zauważyć.

Kolejną sprawą, która dla nas jest bardzo niezrozumiała, to jest, proszę państwa, obciążenie transportu publicznego opłatami z tytułu korzystania z infrastruktury na drogach krajowych. Nam nie chodzi o autostrady i drogi szybkiego ruchu, ale o wprowadzanie opłat na drogach dojazdowych, na drogach krajowych, gdzie nie ma alternatywy. To jest, proszę państwa, podnoszenie kosztów działalności i tak nierentownej dziedziny. Czyli w końcu państwo i tak będzie musiało w jakiejś formie dopłacać, wszystko jedno czy do komunikacji regionalnej, czy do komunikacji miejskiej. Mimo że zwracamy na to uwagę od początku zmiany systemu, to problem pojawił się w prasie i w telewizji dopiero wtedy, gdy wszyscy sobie uzmysłowali, że autobusy miejskie będą musiały płacić za przejazd na trasie toruńskiej, a za chwilę będą musiały też płacić na obwodnicy południowej Warszawy.

Uważamy, że wprowadzenie opłat dla transportu publicznego na drodze nr 91 między Gdańskiem a Toruniem, na drodze krajowej nr 92, czyli starej dwójce, na drodze nr 94, czyli starej czwórce, jest rzeczą niewyobrażalną. W żadnym kraju unijnym nie ma opłat dla transportu publicznego, jeżeli wykonuje komunikację na drogach innych niż autostrady lub drogi szybkiego ruchu. Uważamy, że jest to po prostu, no, niezrozumiałe podejście fiskalne.

Kolejny problem to nierówność traktowania, proszę państwa, transportu autobusowego, drogowego i transportu kolejowego. W Polsce, nie wiadomo dlaczego, w licznych ustawach, rozporządzeniach uprzywilejowuje się publiczny transport kolejowy, a w drogowym – transport miejski. Uważamy, że powinna nastąpić... To znaczy Unia przyjęła zasadę jednakowego traktowania wszystkich rodzajów transportu. Czasy, kiedy pewne rodzaje transportu były uprzywilejowane, zostały, jak by to powiedzieć... Podejście Unii się zmieniło i oczekujemy tego samego w Polsce. Dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, kto z zaproszonych gości chciałby się jeszcze wypowiedzieć?

Czy panowie senatorowie chcieliby zabrać głos? Nie widzę chętnych.

Wobec tego, Panie Ministrze, czy mógłby się pan ustosunkować do tych wypowiedzi? Za chwilę oddam panu głos.

Niemniej poproszę strony, które się wypowiadały, dotyczy to również materiału, który przedstawił pan prezes Tomaszewski, o doprecyzowanie. Powiem, o co mi chodzi. Myślę, że mogę w imieniu komisji zapewnić, iż nad sprawami, które zostały wymienione, postaramy się w jakiś sposób, jak to pan określił, pochylić. Ale jeśli w materiale o barierach wzrostu pojawia się stwierdzenie „niespójne przepisy wykonawcze”, to dobrze byłoby to doprecyzować, pokazać, jak jest i jak by to państwo widzieli, żebyśmy mogli przyjąć stanowisko wynikające z tego spotkania. Wobec tego proszę wszystkie strony o takie doprecyzowanie.

Ale do jednej kwestii się odniosę: do wypowiedzi pana dyrektora Wrońskiego. Absolutnie nie podzielam opinii, że skoro transport jest gabarytowo odpowiedni i zgodny z prawem, to żeby był przeciążony. Nie mówię o tym, żeby te ładunki pozostawiać nie wiadomo gdzie, ale absolutnie się nie zgadzam z tym, że samochody powinny być przeciążone, bo była też wspomniana wytrzymałość dróg i ich niszczenie – między innymi także z tego powodu.

Ja jestem z regionu, przez który transport przewozi setki ton towarów na dobę i absolutnie nie można tego podzielić, Panie Dyrektorze, więc trzeba byłoby to jakoś tak też wyważyć. I jeśli mówi pan o odpowiedzialności, to sądzę, że właśnie ten przykład pokazuje, iż zawsze powinny się do niej poczuwać – oczywiście moim zdaniem – obie strony.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

### **Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuzewicz:**

Zapoznamy się w ministerstwie z uwagami, które państwo zgłaszaliście, i tylko tak się odniosę do tego, co państwo mówiliście.

Ale mam prośbę: nie dyskredytujcie tego, co udało nam się wspólnie osiągnąć przez sześć lat. Dziękuję.

### **Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:**

Drodzy Państwo, oczywiście miałem na myśli złożenie pisemnych informacji. Rozumiem, że tak to zostało odebrane przez panów, którzy występowali, ale jeszcze powtarzam to dla porządku.

Drodzy Państwo, skoro nie ma już chętnych do zabrania głosu w tej sprawie, a nie widzę...

Jest pan senator Martynowski. Bardzo proszę.

### **Senator Marek Martynowski:**

Mam tylko jedno pytanie do pana sekretarza Wiśniewskiego. Pan mówił o podatkach, że są nakładane na transport drogowy dwukrotnie. Czy mógłby pan podać taki przykład?

**Zastępca Przewodniczącego  
Stanisław Jurcewicz:**

Bardzo proszę.

**Dyrektor Biura Prawnego  
w Ogólnopolskim Związku Pracodawców  
Transportu Drogowego Maciej Wroński:**

Panie Senatorze, już panu odpowiadam. Chodzi o podatki za korzystanie z infrastruktury drogowej: raz płacimy w podatku, w paliwie, a drugi raz płacimy w tak zwanym viaTOLL. Tak że płacimy dwa razy za korzystanie z dróg, tylko po prostu w dwóch różnych formach, tak to podsumowując.

**Zastępca Przewodniczącego  
Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

I na zakończenie może poinformuję państwa, że na poprzednim posiedzeniu Senatu przyjęliśmy ustawę, która została skierowana do parlamentu przez rząd, a dotyczy właśnie poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa, które są, skracając to wszystko, poniżej rynkowych. Bank

Gospodarstwa Krajowego będzie otrzymywał pieniądze i w drodze umów, także z innymi bankami, będzie poręczał kredyty. W uzasadnieniu podane było między innymi to, iż sytuacja wymaga pomocy ze strony rządu.

I chciałbym powiedzieć, że taka ustawa została przyjęta w styczniu przez Senat bez poprawek. Zatem moim zdaniem lada moment, jeśli już nie jest obowiązująca, bo tego nie sprawdzałem, czy pan prezydent podpisał, ale lada moment będzie w obrocie prawnym.

Zatem państwo też dostrzega, rząd dostrzega – co również państwo wymienili – słaby dostęp do kredytów, czyli inaczej mówiąc, źródeł finansowania, dlatego też warto być na bieżąco. I sądzę, że ta informacja powinna być rozpowszechniana przez te korporacje transportowe, bo na co dzień spotykam się też z tym, iż ta wiedza nie zawsze jest dostateczna. Podmioty naprawdę walczą na tym konkurencyjnym rynku i nie zawsze mają czas zapoznać się z tego typu przepisami. A jest to, tak jak państwo mówili, ważny element waszej działalności: dostęp do źródeł finansowania.

Bardzo dziękuję wszystkim państwu za przybycie i za udział w posiedzeniu: i gościom, i przedstawicielom ministerstwa.

Zatem zamykam posiedzenie komisji, porządek obrad został wyczerpany.

Dziękuję bardzo.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 12 minut 53)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii