



SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

X kadencja

# Zapis Stenograficzny

z wspólnego posiedzenia  
Komisji Budżetu  
i Finansów Publicznych (190.)  
oraz Komisji Infrastruktury (122.)

20 czerwca 2023 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 996, druki sejmowe nr 3245, 3245-A, 3250 i 3250-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 17 minut 18)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Budżetu i Finansów Publicznych Kazimierz Kleina)

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Budżetu i Finansów Publicznych oraz Komisji Infrastruktury.

Witamy wszystkich państwa na naszym posiedzeniu.

Informuję, że nasze posiedzenie ma charakter hybrydowy, tzn. senatorowie pracują także zdalnie i na ogólnie znanych zasadach mogą brać udział w pracach naszych komisji.

Nasze posiedzenie jest transmitowane przez internet.

Czy w posiedzeniu uczestniczą osoby prowadzące działalność lobbingsową w rozumieniu prawa? Nie.

Przedmiotem naszego posiedzenia jest rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Bardzo serdecznie witam panów ministrów i wszystkich gości zainteresowanych ustawą.

Bardzo proszę pana ministra... Rozumiem, że pan minister Bittel będzie nam sprawozdawał ustawę. Prosimy bardzo.

**SENATOR  
JAN HAMERSKI**

Ja, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, będę miał propozycję dla pana ministra, taką, powiem szczerze, nie do odrzucenia. Ponieważ wszyscy dostaliśmy ten materiał, a Komisja Infrastruktury ma na górze posiedzenie o godzinie 17.45

– przepraszamy za spóźnienie, za to, że przyszliśmy tu troszkę z poślizgiem – bardzo byśmy prosili, aby wypowiedzi były związane, również pana ministra. Dziękuję.

(Przewodniczący Kazimierz Kleina: Ale wyjaśniające istotę ustawy.)

Tak, oczywiście.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.

Postaram się sprostować obu prośbom jednocześnie. Jestem zaszczycony możliwością przedstawienia połączonym Wysokim Komisjom ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Można powiedzieć, że ustawa ma 2 główne części związane z przepisami. Pierwsza to zdjęcie opłat za korzystanie z dróg zarządzanych wprost przez państwo, z autostrad i dróg krajowych. Drugi element to są przepisy, które spowodują, że samochód ciężarowy nie będzie wyprzedzał samochodu na autostradach i na drogach ekspresowych. Chodzi o to, żeby uzyskać wartość dodaną w zakresie bezpieczeństwa. To są 2 główne elementy, które wynikają z ustawy.

Ustawa została przyjęta przez Sejm w dużym konsensusie politycznym. Proszę o taki sam konsensus w tej Izbie. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.

Proszę Biuro Legislacyjne o uwagi do ustawy.

GŁÓWNY LEGISLATOR  
W BIURZE LEGISLACYJNYM  
W KANCELARII SENATU  
**MACIEJ TELEC**

Dziękuję bardzo.

Ja mam uwagę ogólną. Chodzi o termin wejścia w życie ustawy. To jest 1 lipca 2023 r., więc nie zostanie zachowany 21-dniowy termin na podpisanie ustawy przez prezydenta. To jest uwaga ogólna.

Są też 4 uwagi techniczne. Ja je zamieściłem jako taki postulat na przyszłość. Warto byłoby poprawić ustawę w tym zakresie przy kolejnej nowelizacji, bo jest oczywiste, że ze względu na kalendarz prac nad ustawą... Te poprawki nie mogłyby być przyjęte, jeżeli ma być zachowany termin wejścia w życie ustawy, jakim jest 1 lipca, bo nie będzie w międzyczasie posiedzenia Sejmu. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Ja mam pytanie do pana ministra. Za chwilę udzielimy też głosu gościom.

Zdejmowane są opłaty i myślę, że ludzie się z tego cieszą. To jest pewnie radość powszechna, bo autostradami będzie można jeździć bez wnoszenia opłat. Moje pytanie jest takie. Czy ktoś będzie pokrywał te koszty, czy to będzie po prostu za darmo i już nie będzie żadnego problemu? Wszystko może być za darmo.

*(Głos z sali: Remonty dróg za darmo.)*

Jaka będzie zasada? Jaki to będzie koszt? Ja tu oczywiście trochę żartowałem. Jaki będzie koszt całej tej operacji zniesienia opłat w roku bieżącym? Z jakich źródeł będzie to pokrywane? Czy w budżecie państwa zostały zaplanowane środki na ten cel?

I druga sprawa. Ustawa znosi opłaty jedynie na tych drogach, gdzie zarządcą i inwestorem była agencja... One są jakby w dyspozycji państwa. Agencja budowy dróg i autostrad... Co z opłatami na autostradach, gdzie są koncesje firm prywatnych? I jakiej długości odcinków autostrad dotyczy to zwolnienie?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

W tym roku. Czyli jakie odcinki... Może generalnie: jakiej długości odcinków to dotyczy?

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**ANDRZEJ BITTEL**

Jeśli chodzi o odcinki, to pan dyrektor zaraz przekaze tutaj te informacje.

Jeśli chodzi o kwestie związane z opłatami, to jest to ok. 200–230 milionów średniorocznie w ramach opłat pobieranych na tych odcinkach. To oczywiście nie wpłynie do funduszu budowy dróg.

Koncesyjne odcinki. W kolejnym kroku zostanie przeprowadzona dyskusja, ponieważ ze względów oczywistych jest to o wiele bardziej skomplikowane. Panie Dyrektorze, jakby pan...

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Ale koncesyjne... Jaka to byłaby kwota? Gdyby wszystkie autostrady, że tak powiem, były zwolnione...

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**ANDRZEJ BITTEL**

To nie jest tylko kwestia kwoty. To jest też kwestia rozliczeń wynikających z zawartych umów koncesyjnych w tym zakresie. Tu jest zupełnie inna historia, jeśli chodzi o wymiar finansowy.

*(Przewodniczący Kazimierz Kleina: Jasne. Ale jakoś na pewno oszacowaliście państwo te wszystkie koszty, bo jest oczywiste, że...)*

Nie. W ramach prac nad tą ustawą z całą pewnością nie szacowaliśmy kosztów zdjęcia opłat z koncesyjnych odcinków ze względu na to, że ta ustawa tego nie obejmuje.

*(Przewodniczący Kazimierz Kleina: To wiadomo.)*

Po przeprowadzonym procesie związanym z negocjacjami dotyczącymi odcinków koncesyjnych będzie można w pełni podawać te koszty.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

W sposób bezpośredni ustawa dotyczy 2 płatnych odcinków autostrad, które są zarządzane przez generalnego dyrektora dróg krajowych...

*(Przewodniczący Kazimierz Kleina: Czy można prosić, by mówił pan do mikrofonu?)*

W sposób bezpośredni ustawa dotyczy 2 płatnych odcinków autostrad zarządzanych przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, czyli odcinka autostrady A2 Konin – Stryków oraz odcinka autostrady A4 Wrocław – Gliwice. Odcinek autostrady A2 Konin – Stryków to ok. 100 km długości. Odcinek autostrady A4 Wrocław – Sośnica to ok. 150 km długości. W bezpośredni sposób odnosi się to tylko do tych 2 odcinków. Ustawa swoim zakresem obejmuje również wszystkie autostrady, które są w zarządzie generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, niekoncesyjne. W tym sensie zakres ustawy to jest ok. 1 tysiąca 300 km autostrad.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, ale jeszcze to moje pytanie dotyczące kwestii budżetowych...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

*(Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz: Jeżeli chodzi o wpływy...)*

Jest to kwota dwustu kilkudziesięciu milionów złotych.

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Tak, średniorocznie jest to kwota 230 milionów zł w perspektywie 10 lat. To było liczone mniej więcej średniorocznie. 230 milionów zł nie trafi do Krajowego Funduszu Drogowego. To jest ułamek wpływów krajowego funduszu, ok. 2% wpływów ze stałych źródeł Krajowego

Funduszu Drogowego. Tak więc z punktu widzenia Krajowego Funduszu Drogowego jest to kwota nieistotna. Przypomnę również, że na autostradach zarządzanych przez państwo mamy najniższe stawki opłat, czyli 10 gr za przejechany 1 km.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Czyli te kwoty nie wpłyną i nie będą rekompensowane z budżetu. To po prostu obniży dochód funduszu drogowego. Tak? Z punktu widzenia budżetu nie będzie to miało znaczenia. Zmniejszą się jedynie środki funduszu przeznaczone na inwestycje, remonty itd.

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Tak, Panie Przewodniczący. Zmniejszą się środki przeznaczone na inwestycje, bo Krajowy Fundusz Drogowy przeznacza środki na inwestycje. Krajowy Fundusz Drogowy będzie miał też oszczędności, oczywiście o zupełnie innej, mniejszej skali. Z tytułu niepobierania opłat od pojazdów osobowych będą oszczędności w systemie, bo nie będzie też części wydatków.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Dobrze. Dziękuję bardzo.  
Senator Świlski.

SENATOR  
**RYSZARD ŚWILSKI**

Szczerze powiedziawszy, Panie Ministrze, szkoda mi pana. Został pan dzisiaj wsadzony na minę, bo przecież to nie jest kawałek zakresu pana obowiązków. Współczuję panu.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

No ja po prostu panu współczuję, bo musi się pan tłumaczyć z rzeczy de facto nienormalnych, szczerze powiedziawszy. Nawet jak zadam panu

pytanie, to pan na nie nie odpowie, tylko osoby, które tu siedzą, będą starały się kluczyć i szukać odpowiedzi.

Jedno z pytań brzmi tak. Stosunkowo niedawno, może nie na tej sali, ale w pobliżu, minister Adamczyk mówił, że nie stać nas na to, żeby nie pobierać opłat z tytułu korzystania z autostrad i że de facto takich odcinków będzie coraz więcej. I raptem, ni z tego, ni z owego wystrzeliliście z propozycją zwolnienia z opłat na odcinkach 260 km. To jak to jest, Panie Ministrze? Niech mi pan odpowie na to pierwsze pytanie.

Mam jeszcze 2 pytania, Panie Przewodniczący, ale może po kolei.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo za troskę o moje dobre samopoczucie.

To jest, wydaje mi się... Jeśli dobrze pamiętam te wypowiedzi, to one dotyczyły kwestii związanych z transportem w innym kontekście. Tu jest trochę inny kontekst, czyli transportu indywidualnego. To zwolnienie jest przewidziane dla samochodów w transporcie indywidualnym i tak je właśnie realizujemy.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Proszę bardzo. Teraz senator Dunin.  
(*Senator Ryszard Świlski: Ja bym kontynuowałem...*)

To proszę zadać pytania.

**SENATOR  
RYSZARD ŚWILSKI**

Dobrze. Mija się pan, delikatnie mówiąc, z prawdą, ale ja nie chcę pana pogrążyć, bo strasznie mi będzie pana szkoda za chwilę.

Idąc tą drogą... Przed chwilą powiedział pan o tym, że będą mniejsze wydatki. Ja pamiętam dyskusję prowadzoną na tej sali, kiedy mówiliśmy, że system poboru opłat, który wprowadzacie, jest złym systemem poboru opłat. Dzisiaj de facto... I proszę mi nie mówić, że teraz nadal

będą pobierane opłaty od samochodów powyżej 3,5 t, bo oczywiście będą. Wtedy mówiliśmy, że topicie pieniądze. Dzisiaj można jasno i wyraźnie powiedzieć – to będzie do wyliczenia – że lekką ręką utopiliście 300 milionów zł. Może pan minister odpowie na to pytanie?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: A może pan senator wyliczyłby te 300 milionów? Bo wydaje mi się, że to niekoniecznie 300.*)

To będę się mylił o 20 milionów. Ja wiem, że obecnie w państwie PiS nie mają znaczenia kwoty 20 milionów czy 30 milionów. Jest to taki worek bez dna. Rzeczywiście. Jeżeli pan się czepia 20 milionów, to rzeczywiście nie mamy o czym rozmawiać.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Proszę. Senator Dunin.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Ja mam pytanie uszczegóławiające pytanie, które zadał pan przewodniczący Kleina.

Proszę mi powiedzieć, ile kosztuje utrzymanie autostrad, które zwalniamy z opłat. Ile dzisiaj kosztuje państwo utrzymanie tych autostrad?

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Szanowni Państwo, utrzymanie autostrad publicznych zarządzanych przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad jest realizowane z budżetu państwa w ramach ogólnych środków wydatkowanych z budżetu państwa na utrzymanie całej sieci dróg krajowych, w tym autostrad. Te autostrady i drogi ekspresowe są

sukcesywnie budowane przez generalną dyrekcję. To sukcesywnie wchodzi w wydatki eksploatacyjne, utrzymaniowe, oczywiście z odpowiednim opóźnieniem. W obecnym budżecie generalnej dyrekcji nie są wydzielane środki na autostrady, na drogi ekspresowe czy na jakikolwiek inny asortyment. To jest pula środków, która jest przeznaczana na cel: utrzymanie dróg krajowych.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.  
Proszę bardzo.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Chce mi pan powiedzieć, że państwo polskie, rząd polski nie wie, ile kosztuje utrzymanie autostrady na odcinku Stryków – Konin i ile kosztuje sprzątanie, sprawdzanie, czy nie ma tam jakichś zwierząt, które przebiły siatkę? Pan mi chce powiedzieć, że państwo polskie nie wie, ile kosztuje utrzymanie odcinka przez firmę, którą się... To kto to sprząta? Kto tym zawiaduje?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

No przepraszam. No słuchajcie...

*(Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz: Jeśliby pan przewodniczący mi pozwolił, to...)*

Na jakim świecie my żyjemy? Ile kosztuje państwo utrzymanie odcinka Stryków – Konin? Pytam o budżet państwa.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.  
Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Uzupełniając... Jeżeli państwo są zainteresowani takimi informacjami... Oczywiście, tak jak powiedziałem... Podtrzymuję to, co

powiedziałem, jeśli chodzi o budżet i niewydziałanie środków na ten cel. Oczywiście koszty utrzymania konkretnych odcinków są znane. Koszt utrzymania autostrady A2 wynosi 131 tysięcy zł na rok na 1 km. A koszt utrzymania autostrady A4 wynosi 301 tysięcy na rok na 1 km.

*(Senator Artur Dunin: Poproszę o te wszystkie dane na piśmie.)*

Bardzo proszę.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, ja chciałbym zapytać generalnie o pewną zasadę i pewną filozofię myślenia o autostradach płatnych. Jak wiem, koncepcja była taka, że w praktyce miały być stopniowo wprowadzane opłaty na wszystkich autostradach, koncesjonowanych i tych, które są zarządzane przez dyrekcję generalną. Planowano wprowadzenie systemu winiet, tak jak jest w innych krajach. Prawda? One miały być... Planowano odstąpić od bramek, na których pobiera się opłaty. Tego typu system miał być w Polsce stopniowo wprowadzany. Rozumiem, że w tej chwili jest taka tendencja, żeby generalnie doprowadzić do tego, że wszystkie autostrady będą w Polsce bezpłatne. To jest jakby cel rządu. Prawda? Ustawa, którą teraz uchwalamy, jest zapowiedzią takiego generalnego rozwiązania. Tak to rozumiem. Była też zapowiedź pana prezesa Kaczyńskiego, który mówił, że zlikwiduje się wszystkie opłaty. Czy to dotyczy tylko i wyłącznie tych dróg, które są w zarządzie państwa, a płatne pozostaną drogi koncesjonowane? Jaka jest filozofia myślenia o pobieraniu opłat na drogach, na autostradach?

**DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Nie wiem, czy nie padam tutaj ofiarą zbyt lapidarnego wprowadzenia do ustawy na posiedzeniu połączonych komisji, ale zdaje mi się, że rząd Prawa i Sprawiedliwości nie komunikował kwestii winiet na autostradach czy drogach szybkiego ruchu. Nie przypominam sobie, żeby



takowa koncepcja była kiedykolwiek komunikowana. Autostrady...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Czy nawet poprzedni. Tak? Choć takie systemy w Europie są realizowane. Jasne. Co do zasady po wprowadzeniu tych przepisów autostrady – z wyjątkiem odcinków koncesyjnych, ze względów oczywistych, wynikających z zawartych wiele lat temu umów koncesyjnych na określonych warunkach – dla indywidualnych użytkowników dróg będą bezpłatne. Rozdzielamy to precyzyjnie od ruchu pojazdów powyżej 3,5 t, dla których przejazd jest płatny bądź bezpłatny w zależności od tego, jaki to jest odcinek i czy jest on objęty opłatami. Taki jest kierunek działania. Zwalniamy z opłat te 2 odcinki, które są w dyspozycji państwa polskiego i są zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. W kolejnym kroku będziemy negocjować z koncesjonariuszami zasady związane z odpłatnościami, z tym, jak je znieść. To jest ten kierunek.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Czyli jeszcze raz. Celem rządu jest tutaj doprowadzenie do sytuacji, w której wszystkie autostrady w Polsce będą bezpłatne dla użytkowników pojazdów do 3,5 t.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Tak, tak.)*

Taki jest cel?

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Taka jest zapowiedź. Tak.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dobrze.

Pan senator Bierecki.

**SENATOR  
GRZEGORZ BIERECKI**

Dziękuję bardzo.

Ja poruszę trzy rzeczy w jednej wypowiedzi.

Pierwsza. Byłbym wdzięczny, gdyby pan minister zechciał nam powiedzieć, jak wygląda

przyrost środków w Krajowym Funduszu Drogowym. Jak ten fundusz się kształtuje w ostatnich latach? O ile on przyrastał? Uwaga dotycząca wielkości środków... Słyszeliśmy o 20 milionach, o tym, że to może być niewiele albo wiele. Dobrze byłoby wiedzieć, jak wygląda dynamika przyrostu Krajowego Funduszu Drogowego, abyśmy zrozumieli, jaki jest potencjał dla zwolnienia z opłat obywateli.

*(Sygnał telefonu komórkowego)*

To pierwsza sprawa. Piękna muzyka.

Druga rzecz to taka smutna konstatacja, że w Sejmie to było przyjmowane jednogłośnie.

*(Głos z sali: Prawie.)*

Prawie jednogłośnie. Widzę, że senatorowie Platformy nie są zainteresowani tym, abyśmy szybko przyjęli tę ustawę i żeby od 1 lipca obywatele mogli jeździć bezpłatnie na tych odcinkach. Spodziewaliśmy się takiej obstrukcji. Nie dziwi mnie to, ale zasmuca.

No i trzecia rzecz. Chciałbym złożyć wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo panu senatorowi.

Ja myślę, że dyskusja nad ustawą to nie jest obstrukcja. Senatorowie i opinia publiczna chcą się dowiedzieć, jak to będzie funkcjonowało, w jaki sposób te ubytki zostaną zrekompensovane lub nie, czy to wpłynie na inwestycje drogowe itd. To są normalne, naturalne pytania, niewynikające z żadnej obstrukcji.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Jaki będzie wynik głosowania? To będzie dopiero następny etap.

*(Senator Grzegorz Bierecki: Zobaczymy w głosowaniu.)*

Myślę, że wyciąganie wniosków na samym początku rozmowy na ten temat jest bardzo poważne i ma wbrew pozorom daleko idące konsekwencje. To wcale nie oznacza, że skoro kawałek autostrady został zwolniony z opłat... Przecież nie wszyscy będą z tego korzystali. Będą w praktyce korzystali ci, którzy korzystają z tych fragmentów autostrady, a inni w dalszym ciągu będą płacili, jadący np. autostradą A1. Prawda? To jest jakby inna kwestia. Ale tutaj nie... Nie dyskutujemy w ten...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Nie o to chodzi w tej dyskusji. Wydaje mi się, że te pytania są istotne. Teraz zostały postawione



pytania przez pana senatora Biereckiego, więc prosiłbym o udzielenie informacji.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Jakby pan przewodniczący pozwolił... Zasobem danych dysponuje pan dyrektor Waszkiewicz.)*

Oczywiście.

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Panie Przewodniczący! Wysokie Komisje! Szanowni Państwo!

Wpływy Krajowego Funduszu Drogowego można podzielić na 2 źródła, źródła stabilne, wieloletnie, takie jak opłata paliwowa, wpływy z opłaty elektronicznej, czyli opłaty pobieranej od pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, oraz wpływy pochodzące z zaciągniętych kredytów, wyemitowanych obligacji. Wpływy Krajowego Funduszu Drogowego są takie – mówię o obu źródłach finansowania – jakie są potrzebne do pokrycia wydatków, więc trudno mówić o dynamice wpływów. Oczywiście jeżeli pana senatora interesuje, jakie konkretne wpływy Krajowy Fundusz Drogowy uzyskuje z poszczególnych źródeł, to takie informacje za każdy rok resort może w każdej chwili przedstawić.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

No nie, Panie Dyrektorze... Pytanie postawione przez pana senatora Biereckiego było relatywnie proste. Prosił, żeby porównać dochody czy wpływy do funduszu drogowego na przestrzeni ostatnich lat. Pytanie było proste. Czy te kwoty wzrastały, malały, czy były na tym samym poziomie?

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Panie Przewodniczący, ja w takim razie dopytam. Czy chodzi o wpływy z opłaty paliwowej, wpływy z opłaty...

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Wszystkie. Całe wpływy. No, Dyrektorze, pan szuka tutaj rzeczy...

*(Senator Grzegorz Bierecki: Rośnie czy spada?)*

No dokładnie. Czy rośnie, czy spada?

*(Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz: Dobrze. Jeżeli państwo chwilę poczekają, to zaraz przedstawimy państwu wpływy w ostatnich latach. Tylko musimy mieć...)*

Poczekajmy. Niech pan dyrektor odszuka.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Poczekajmy. Dyrektor szuka. Zobaczymy, ile czasu potrzebuje, żeby przekazać informację, odpowiedź na w sumie proste pytanie.

*(Rozmowy na sali)*

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Proszę państwa, my mamy dostęp do wszystkich danych, ale uzyskanie dostępu do naszych serwerów...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Będziemy otwierać po kolei każdy...

*(Senator Jadwiga Rotnicka: Pan mówi do siebie. Głośniej prosimy.)*

Przepraszam bardzo. Jeszcze raz powiem do mikrofonu. Będziemy w tej chwili otwierać sprawozdania za każdy rok i sprawdzać, jakie są...

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Dobrze. Rozumiem, że nie ma takiej oczywiście, prostej informacji. Prawda? Fundusz drogowy to jest, jak pan minister powiedział, podstawowe źródło budowy dróg. Po prostu wiem, ile wydałem w ubiegłym roku, ile ten fundusz drogowy wynosił rok temu, a ile wynosił 2 lata temu. To jest jakby rzecz, której... Ale rozumiem, że pan musi to wszystko wyszukać.

Proszę bardzo. Pan senator Paweł Arndt.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**ANDRZEJ BITTEL**

Panie Przewodniczący, to... Jeśli pan senator pozwoli... Pytanie o to, ile wydałem, to jest zupełnie inne pytanie niż pytanie o to, ile jest wpływów. Jeżeli informacja ma być precyzyjna, to musimy otworzyć tabelkę ze sprawozdaniem. Za chwilę zostanie to zrobione.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Dobrze. Oczywiście. Tylko pan dyrektor mówi w taki trochę lekceważący sposób, że musi teraz googlać i rok po roku sprawdzać. No dobrze, niech googla, a senator Arndt zada pytanie.

SENATOR  
**PAWEŁ ARNDT**

Ja w innej sprawie. Ja w sprawie wyprzedzania samochodów ciężarowych. Czy ten przepis nie będzie martwy? Czytamy, że takie wyprzedzanie będzie niemożliwe, chyba że pojazd porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów tej kategorii. Czy to jest wystarczająco ostry zapis? Możliwe, że kierowcy samochodów ciężarowych tak czy inaczej będą wyprzedzali, twierdząc, że samochód wyprzedzany porusza się z prędkością zdecydowanie niższą, niż mógłby.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**ANDRZEJ BITTEL**

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to pani dyrektor Rychter przedstawi tutaj poszerzoną informację, którą doskonale zaprezentowała w Sejmie i która spotkała się z dużym zrozumieniem.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Bardzo proszę.

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
TRANSPORTU DROGOWEGO  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**RENATA RYCHTER**

Bardzo dziękuję.

Panie Ministrze! Szanowne Grono! Szanowny Panie Przewodniczący!

Odpowiadając na pytanie dotyczące wątpliwości związanych, jak rozumiem, z mało precyzyjnymi sformułowaniami w zakresie wyjątku od zakazu wyprzedzania, który przedkładała ustawa zawiera w art. 24, pozwolę sobie wskazać, że efekt takiego, a nie innego brzmienia wynika z uprzednich analiz i konsultacji, m.in. z organami kontroli ruchu drogowego, z przedstawicielami Komendy Głównej Policji. Zastanawialiśmy się, Szanowni Państwo, jakie przyjąć kryteria, ponieważ bezwzględny zakaz, który był we wstępnym projekcie ustawy, budził bardzo wiele kontrowersji, także ze względu na znaczące negatywne wpływy, jeśli chodzi o wydłużenie czasu wykonywanych operacji transportowych przy wykorzystaniu pojazdów ciężarowych i zespołów pojazdów składających się z pojazdu ciężarowego. I w tym zakresie posłużyliśmy się pojęciem niedookreślonym. Pozwolę sobie wskazać, że pojęcie niedookreślone dotyczące znacznego zmniejszenia prędkości zostało już zawarte w ustawie – Prawo o ruchu drogowym i obowiązuje, jeśli dobrze pamiętam, od 2019 r. w kontekście tzw. jazdy na suwak. W art. 22 ust. 4a, 4b posłużono się właśnie takim pojęciem niedookreślonym. Wspólnie z przedstawicielami służb dokonujących kontroli ruchu drogowego doszliśmy do wniosku, że pojęcie niedookreślone będzie tutaj najlepszym rozwiązaniem, ponieważ będzie dawało możliwość elastycznego dostosowania się do ruchu, do kongestii ruchu, do prędkości pojazdu, który porusza się przed ciężarówką czy zespołem pojazdów.

Nie mogliśmy przyjąć, Szanowni Państwo, jakiegoś pewnego kryterium, konkretnej różnicy w prędkości czy czasu wyprzedzania, ponieważ, po pierwsze, każde takie sformułowanie wiązałoby się z wątpliwościami dotyczącymi urządzenia, za pomocą którego dokonywany byłby pomiar tych parametrów. Po drugie, w zależności od masy takiego zestawu, jego długości i odległości pomiędzy pojazdami przed i po wykonaniu manewru wyprzedzania... No, tutaj różnice na pewno by występowały.

Uważamy, Szanowni Państwo, że każda propozycja, która przybliży nas do zmniejszenia liczby wypadków na autostradach, na drogach ekspresowych, które to wypadki w porównaniu do wypadków na innych drogach są w znaczącej mierze przyczyną zwiększenia liczby ofiar śmiertelnych, jest dobrym rozwiązaniem. W związku z tym ta propozycja, Szanowni Państwo, jest jakimś wyjściem, jeśli chodzi o zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na autostradach o 3 pasach ruchu i więcej oraz na drogach ekspresowych o 2 pasach ruchu.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Senator Paweł Arndt.

*(Senator Paweł Arndt: To znaczy...)*

Czyli będzie wyprzedzanie czy nie będzie wyprzedzania?

**SENATOR**  
**PAWEŁ ARNDT**

W moim przekonaniu będzie.

Ja chciałbym spytać państwa, czy rozważyliście państwo taki pomysł, żeby ten zakaz nie obowiązywał w godzinach nocnych.

*(Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Renata Rychter: Mogę?)*

**PRZEWODNICZĄCY**  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Proszę bardzo, Pani Dyrektor. Proszę.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU**  
**TRANSPORTU DROGOWEGO**  
**W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY**  
**RENATA RYCHTER**

Tak, jak najbardziej. Rozważaliśmy to pod względem okresowo wprowadzonych zakazów, ale także pod względem natężenia, kongestii ruchu. W tej chwili, Szanowni Państwo, mamy znaki zmiennej treści, które w określonych godzinach mogą wprowadzać zakaz wyprzedzania

przez ciężarówki. Niestety takie ograniczenia w zakresie wyprzedzania zostały na razie ocenione jako nieefektywne, stąd też zakaz wskazany w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, czyli nie na podstawie znaków, ale z zastrzeżeniem dającym możliwość wyprzedzenia pojazdu, który byłby przyczyną znaczącego spowolnienia ruchu w sytuacji, gdy pojazd ciężarowy dokonuje przewozu zgodnie z normami w zakresie dopuszczalnej prędkości.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.

Czy pan dyrektor...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, za chwileczkę. Pan dyrektor już ma dane. Prawda?

**DYREKTOR DEPARTAMENTU**  
**DRÓG PUBLICZNYCH**  
**W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY**  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Tak, zebraliśmy na razie dane od 2016 r. Może to państwu wystarczy. W 2016 r. wpływy Krajowego Funduszu Drogowego wynosiły 18,4 miliarda zł. W 2017 r. – 19,3 miliarda zł. W 2018 r. – 24,6 miliarda zł. W 2019 r. – 13,95 miliarda zł. W 2020 r. – 17,8 miliarda zł. W 2021 r. – 17,2 miliarda zł. W 2022 r. – 27,1 miliarda zł.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo za tę informację.

Gdyby jeszcze można było zobaczyć... Pani pewnie byłaby w stanie to znaleźć. Chodzi o rok 2015 i 2014, o to, jaki to był rzeczywiście skok ilościowy.

Teraz pan senator...

*(Głos z sali: Jeszcze senator Dobkowski.)*

Jeszcze Dobkowski. Przepraszam. Wpierw senator Dobkowski.

**SENATOR**  
**WIESŁAW DOBKOWSKI**

Dziękuję bardzo.

Ja mam takie pytanie. Z jednej strony to dobrze, że nie będzie takich wyścigów ślimaków,

bo one hamują ruch samochodów osobowych. Jak jeden samochód ciężarowy jest na jednym pasie, a drugi na drugim, to trzeba czekać, żeby można było wyprzedzić. Ale co w sytuacji, kiedy ten pierwszy pojazd ciężarowy będzie jechał bardzo wolno, 40 km/h czy 30 km/h? Czy wtedy wszystkie inne będą musiały jechać za nim sznurem? Czy jest może jakieś ograniczenie dotyczące tego, że nie można jechać za wolno? Jak ten problem rozwiązać? Z jednej strony, tak jak mówię, one tamują ruch i nie pozwalają się wyprzedzać samochodom osobowym, a z drugiej strony trzeba spytać, co będzie w sytuacji, kiedy znajdzie się taki jeden, powiedzmy, maruda, który będzie jechał powoli. Wtedy wszystkie tiry muszą jechać wolno?

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.  
Pani dyrektor. Rozumiem, że pani będzie odpowiadać.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU  
TRANSPORTU DROGOWEGO  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RENATA RYCHTER**

Tak. Jeśli można, Szanowny Panie Przewodniczący, odpowiem na pytanie.

Otóż ten przepis po wprowadzeniu wyjątku, odstępstwa w postaci możliwości wyprzedzenia przez pojazd ciężarowy drugiego pojazdu, który jedzie ze znacznie mniejszą prędkością... To dotyczy sytuacji, gdy pojazd wyprzedzany to pojazd osobowy, ale też pojazd ciężarowy czy zespół pojazdów złożony z pojazdu ciężarowego, np. ciągnika siodłowego i naczepy. Przepis w aktualnie rozpatrywanym brzmieniu, Szanowni Państwo, daje możliwość wyprzedzenia pojazdu, który spowalnia ruch, aczkolwiek takie spowalnianie, tamowanie ruchu też jest wykroczeniem w ruchu drogowym i jest obecnie sankcjonowane. I oczywiście jazda poniżej określonej prędkości, która powoduje tamowanie, jak najbardziej powinna być sankcjonowana.

Odpowiadając i reasumując, powiem, że przepis w aktualnym brzmieniu nie będzie powodował spowolnienia ruchu, czyli takiego wleczenia

się, mówiąc kolokwialnie, przez ciężarówkę, bo będzie dawał możliwość wyprzedzenia, ale z dopuszczalną prędkością, z respektowaniem ograniczeń, które wynikają z ogranicznika prędkości. Kierujący pojazdem ciężarowym będzie dokonywał manewru wyprzedzenia wtedy, kiedy oceni, że ten manewr będzie trwał krótko, bo pojazd jadący przed nim ma znacznie mniejszą prędkość. Poprzez krótki czas przybliżania się do pojazdu jadącego przed nim kierowca będzie mógł ocenić, czy ten pojazd porusza się ze znacznie mniejszą prędkością niż wyznaczona dla danego odcinka drogi. Ten przepis, Szanowni Państwo, jest mniej restrykcyjny niż zakaz wynikający ze znaku B-26. Bardzo serdecznie proszę o przyjęcie tych wyjaśnień.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.  
Pan senator Świński.

**SENATOR  
RYSZARD ŚWILSKI**

Najpierw ad vocem do wypowiedzi senatora Biereckiego. Nie mogę sobie odpuścić.

Proszę sobie wyobrazić, że są jeszcze organizacje społeczne, polityczne, gdzie ludzie dyskutują, mają swoje zdanie i nie idą takim tokiem myślenia, że ktoś jest samozwańczym naczelnikiem państwa, rzuca kawałek kiełbasy wyborczej i wszyscy będą klaskali. No, wie pan... Jest jeszcze wolny kraj. To w odniesieniu do części pana wypowiedzi.

Panie Ministrze, jednak muszę zadać to pytanie. Dlatego...

(*Senator Grzegorz Bierecki*: Panie Przewodniczący, proszę upomnieć tego senatora, bo to...)

Jakiego tego senatora?

(*Senator Grzegorz Bierecki*: Tego senatora...)

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Proszę. Teraz pytanie zadaje pan senator Świński i myślę, że...

(*Senator Ryszard Świński*: Powiedział pan na...)

(*Senator Grzegorz Bierecki*: To niestosowne wypowiedzi.)

Proszę państwa...

(*Senator Ryszard Świlski*: Powiedział pan...)

Proszę. Proszę bardzo.

(*Senator Grzegorz Bierecki*: To jest przecież Senat.)

(*Senator Ryszard Świlski*: No właśnie.)

Bardzo proszę, Senatorze. Pytanie.

SENATOR

**RYSZARD ŚWILSKI**

Powiedział pan, że docelowo chcecie państwo znieść wszelkie opłaty na drogach, na autostradach. Jak to się ma do zapisów, które polski rząd przyjął, podpisał, zaakceptował w ramach kamieni milowych w KPO?

PRZEWODNICZĄCY

**KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel*: Mogę?)

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

SEKRETARZ STANU

W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY

**ANDRZEJ BITTEL**

Panie Senatorze, ja rozumiem, że może jest jakiś spór polityczny, ale rozumiem też, że mówimy o sprawach, które w sposób oczywisty się ze sobą nie łączą, bo zapisy dotyczące obejmowania opłatami w KPO nie dotyczą transportu indywidualnego. To przecież każdy wie. To pytanie jest pytaniem, na które nie ma odpowiedzi, bo my mówimy tutaj o zdejmowaniu opłat dla indywidualnych użytkowników dróg.

(*Przewodniczący Kazimierz Kleina*: Dobrze. Dziękuję.)

To są dwa zupełnie osobne tematy.

PRZEWODNICZĄCY

**KAZIMIERZ KLEINA**

Bardzo dziękuję.

Myślę, że niepotrzebne są dodatkowe komentarze do wszystkich spraw. Myślę, że

niekoniecznie wszyscy senatorowie muszą wiedzieć, że KPO dotyczy tylko samochodów ciężarowych. Wystarczy tylko powiedzieć, że sprawa KPO to są samochody ciężarowe, a nie osobowe, i już nie będziemy... Nie potrzebujemy...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel*: Przepraszam bardzo, ale...)

Senator Hamerski.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel*: Przepraszam bardzo...)

Będziemy sprawniej procedowali.

SENATOR

**JAN HAMERSKI**

Przepraszam bardzo, Panie Przewodniczący, Państwo Przewodniczący, ale nie wiem... Wydaje mi się, że odpowiedź ewidentnie nawiązującą do pytania pan zaczyna komentować. Niech nie komentuje pan wypowiedzi. Wydawało mi się, że w Komisji Infrastruktury odbywały się dotąd posiedzenia merytoryczne, a nie polityczne.

PRZEWODNICZĄCY

**KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.

SEKRETARZ STANU

W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY

**ANDRZEJ BITTEL**

Ja przepraszam bardzo, Panie Senatorze, Panie Przewodniczący. Niechący nawiązałem do pewnego sposobu zadawania pytań. Postaram się już nie nawiązywać.

PRZEWODNICZĄCY

**KAZIMIERZ KLEINA**

Jasne. Oczywiście. Myślę, że dla nas wszystkich będzie lepiej, jeśli będziemy po prostu dyskutowali o sprawach, które dotyczą tematu.

Pan dyrektor już zebrał informacje, o które prosiłem.



DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Panie Przewodniczący! Wysokie Komisje!  
Lata wcześniejsze. Rok 2010 – 19,5 miliarda zł. Rok 2011 – 26,1 miliarda zł. Rok 2012 – 25,8 miliarda zł. Rok 2013 – 13,2 miliarda zł. Rok 2014 – 17,8 miliarda zł. Rok 2015 – 11,4 miliarda zł. Resztę już chyba czytałem.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.  
Myślę, że to ważna informacja, pokazująca, że tak powiem, całość w dłuższej perspektywie, to, ile środków w poszczególnych latach było w funduszu drogowym, a ile wydatkowano. Tak jak pan...

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: ...Nie wydatki.)*

Tak, ja rozumiem. To już sobie tutaj wyjaśnilismy. Chodzi o wielkość funduszu. Prawda?

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: ...Wpływów do funduszu.)*

To jaka jest różnica? Proszę mi teraz powiedzieć wedle stanu... Bo możliwe... Bo ja już teraz... Przepraszam. Czy to był stan funduszu w danym roku? O co tutaj chodzi? Chciałbym, żebyśmy rzeczywiście wiedzieli...

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

O to państwo pytali. To są wpływy funduszu w ciągu danego roku.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

I co to oznacza? To znaczy, że taki był stan funduszu? Tyle środków było w funduszu w danym roku?

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Panie Przewodniczący, stan funduszu jest liczony na konkretny dzień. Może być podany na koniec roku lub dowolny dzień w ciągu roku. To są wpływy funduszu w ciągu całego roku finansowego.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Dobrze. Dobrze.

*(Senator Grzegorz Bierecki: Wniosek...)*

Ale były jeszcze pytania. Nasi goście także chcieli zadać pytania i jeszcze ja będę miał jedno pytanie.

Jest prośba o informację, jak zmieniały się ceny budowy jednego odcinka drogi ekspresowej na przestrzeni kilku ostatnich lat. Chodzi o przeciętne koszty. Kiedyś to było przedmiotem oceny politycznej. Możliwe, że w istocie było tak, że budowa autostrad i dróg ekspresowych w Polsce była najdroższa w Europie. Poprzedni rząd był za to atakowany. Jak to wygląda teraz? Jakie są zmiany w kosztach budowy? Chodzi o przeciętne kwoty oczywiście. Pewnie pan potrzebuje trochę czasu, więc...

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Proszę państwa, takich danych nie zbiera się w ciągu jednej minuty. To są dane, które muszą wynikać z umów zawartych przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Trzeba wykonać, moim zdaniem, potężne obliczenia dotyczące każdego roku, tego, ile takich umów zostało zawartych, na jakie kwoty, na ile kilometrów, i obliczyć średnie z każdego roku.

PRZEWODNICZĄCY  
**KAZIMIERZ KLEINA**

Dobrze. To będę prosił o taką informację, o to, żeby pokazać, jak na przestrzeni 10 lat te wielkości się zmieniały.

Proszę bardzo. Goście.  
Prosiłbym o taką informację na piśmie.

**PREZES ZARZĄDU FUNDACJI „PRO KOLEJ”  
JAKUB MAJEWSKI**

Dziękuję bardzo.  
Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!  
Jakub Majewski, Fundacja „Pro Kolej”.

Króciutko wyjaśnię, dlaczego tiry wyprzedzają się na drogach i dlaczego mamy z tym kłopot. Z takiego oto powodu, że każdy kilometr infrastruktury kolejowej w tym kraju jest płatny. Stąd duża część transportu ciężkiego ląduje na drogach. Gdybyśmy dzisiaj rozmawiali o zwolnieniu z opłat infrastruktury kolejowej, to pewnie ta sytuacja rozwiązałaby się nam bardzo ładnie.

Drugie wyjaśnienie. Pan dyrektor Waszkiewicz powiedział, że rzeczywiście ok. 1 tysiąca 350 km dróg w zarządzie generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad powinno być objętych opłatami. Nie było objętych. Rocznie straty budżetu państwa z tego tytułu to ok. 1 miliarda 190 milionów zł. Tyle traci budżet państwa na tym, że te autostrady nie są płatne, mimo że ustawa wyraźnie obciąża ministra infrastruktury i ministra finansów do pobierania opłat. Tak więc to nie jest 230 milionów. To jest 1 miliard 190 milionów rocznie. Tyle traci budżet państwa na tym, że autostrady, które ustawowo powinny być płatne, płatne nie są. Liczę to tylko dla autostrad, z wyłączeniem dróg koncesyjnych, bo te pozostają na razie płatne.

Oczywiście, Szanowni Państwo, bezpłatne autostrady nie istnieją. Niepobieranie opłat za autostrady oznacza, że będą do nich dopłacać wszyscy podatnicy. Będą dopłacać środki, które mogłyby trafić do osób, które są opiekunami osób niepełnosprawnych, i ich podopiecznych, pracowników edukacji, osób starszych, ubogich, tych, które nie podróżują na duże odległości, osób, które nie posiadają samochodu, osób, które nie posiadają prawa jazdy, kierowców, którzy nie korzystają z autostrad, bo w ich regionach nie ma autostrad. Jest to cała ściana wschodnia, województwo warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, świętokrzyskie. Oni wszyscy będą płacić na tych, którzy mają autostrady, i będziemy transferować pieniądze z regionów biednych do regionów bogatych. Za te autostrady będą płacić

rowerzyści. Będą za nie płacić pasażerowie kolei i transportu publicznego. W rezultacie biedni dopłacą bogatym i będziemy mieli zjawisko prywatyzacji zysków i uspołeczniania kosztów. Jedyną grupą społeczną, która rzeczywiście będzie podróżować po tych autostradach bezpłatnie, będą obcokrajowcy. Oni nie płacą podatków w Polsce i w związku z tym jest to jedyna grupa społeczna, która rzeczywiście nie zapłaci za to, że budujemy te autostrady ogromnym wysiłkiem budżetowym.

Jestem zaskoczony tego typu propozycją i od razu apeluję o to, żeby budować kolejne pasy autostrad. Nie drugi, nie trzeci, tylko czwarty i piąty, ponieważ pracujemy na to, żeby zwiększyć ruch drogowy w Polsce, działamy zupełnie wbrew głównej zasadzie „zanieczyszczający płaci i użytkownik płaci”. Użytkownicy nie będą płacić. Będziemy płacić my wszyscy, żeby ci użytkownicy płacić nie musieli.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.  
Ja rozumiem, że to był komentarz do tych wypowiedzi.  
Bardzo proszę.

**PREZES ZARZĄDU  
ZESPOŁU DORADCÓW GOSPODARCZYCH  
TOR  
ADRIAN FURGALSKI**

Adrian Furgalski.  
Szanowne Komisje!  
Ja może zacznę od tych autostrad. Najlepsze rozwiązanie byłoby takie, gdybyśmy mieli na sieci krajowej system zarządzania ruchem drogowym i gdyby na bieżąco można było decydować o tych ciężarówkach. No bo taka urowniówka, że i w dzień zakaz, i w nocy zakaz, i na drogach pustych, i na tych obciążonych, nie jest dobrym rozwiązaniem. Jak mówimy o tych wyszcigach słoni, to mi od razu przychodzi na myśl autostrada A2, odcinek Warszawa – Łódź. Tam jest zakaz, ale po prostu nikt go nie przestrzega, bo nie ma egzekucji. I jak przyjmiemy kolejną ustawę, to nie będzie tak, że kierowcy ją przeczytają i się przestraszą, tylko będą działać tak jak



w tej chwili. Przede wszystkim na autostradach powinna aktywniej działać policja, zwłaszcza że parę razy się chwaliła, że lata dronem i sprawdza, czy ktoś nie jest za blisko poprzedzającego pojazdu.

Co do tej głównej ustawy to sprawa pewnie jest przegrana, chociaż być może Wysoki Senat mnie zaskoczy. Mnie sumienie nie pozwalało nie przyjść, skoro w Sejmie o tym mówiłem, i nie wygłosić krótkiego komentarza. Tu nawet nie chodzi o długość, bo to są 2 marne odcinki. Oczywiście w moim przekonaniu wszystkie autostrady powinny być płatne, nawet przy tej niewielkiej państwowej stawce 10 gr za 1 km. To nie jest też problem finansowy dla funduszu. Tu pan senator pytał o to, jak rosną wpływy. Ja bardziej interesowałem się tym, jak rośnie dług tego funduszu. Ubiegły rok zakończył chyba z 63 miliardami... Nie wiem, czy jest już podsumowanie za pierwszy kwartał, ale gdzieś mi się obija o uszy kwota 83 miliardów długu. Ważniejsza niż przyrost środków do funduszu jest sprawa tego, jak przyrasta dług, który trzeba będzie kiedyś spłacić.

Największym problemem tej ustawy jest to, że ona idzie pod prąd temu, co dzieje się nie tylko w Europie Zachodniej, gdzie zaprasza się ludzi, żeby przesiadali się do transportu publicznego, ale także w naszej Europie, tej środkowo-wschodniej. Pewnie wszystkim gdzieś tam obijało się o uszy, że w Niemczech jest bilet za 49 euro na prawie wszystko, z wyjątkiem tych najszybszych pociągów, i że są bezpłatne pociągi regionalne, podmiejskie w Hiszpanii. Także Czesi czy Słowacy zaproponowali ciekawe bilety w okresie wakacyjnym. Na Węgrzech od 1 maja wchodzi bilet na wszystko za 50 euro. Tłumaczenie jest właśnie takie, że powinno się szukać rozwiązań, żeby ograniczyć korki na drogach i zmniejszyć emisję CO<sub>2</sub>.

Niestety ta ustawa, kiedy wpłynęła do parlamentu... Tydzień zajęło jej procedowanie. Nie było konsultacji. Nie są znane skutki tej ustawy. Mówi się, że będzie bezpieczniejsze na drogach równoległych, bo ruch się przeniesie. Pytanie: ile procent tego ruchu się przeniesie? I czy rzeczywiście... Autostrady są oczywiście najbezpieczniejszymi rodzajami dróg. To nie ulega wątpliwości. Ale jeżeli teraz otworzymy te odcinki, to ile osób, których nigdy nie było na autostradzie, tam wjedzie? No widzimy... Na szczęście to nie jest... Codziennie są takie przypadki, ale jeszcze

nie jest ich dużo, że ludzie się gubią, jadą pod prąd, nie rozoznają się w zjazdach i wjazdach. Mam więc pytanie: jak wzrosnie ruch na tych odcinkach? I jak wzrosną koszty utrzymania, jeżeli ten ruch będzie większy?

Co do bezpieczeństwa to znów wróć do kolei. O wiele ciekawsze byłoby zaproszenie ludzi z tych dróg równoległych do korzystania z kolei. Bo jeżeli mówimy o wypadkach... Oczywiście świetnie, że od wielu lat utrzymujemy tendencję spadkową, jeżeli idzie o liczbę wypadków, liczbę ofiar. Zmniejszają się także koszty wypadków drogowych. Nie ma jeszcze co prawda danych kolejowych za rok ubiegły, ale one nie będą jakoś dramatycznie wyższe od danych, które zaraz Wysokim Komisjom przedstawię. Nawet przy tej tendencji spadkowej na drogach w ubiegłym roku zginęło 1 tysiąc 896 osób. W ubiegłym roku nie mieliśmy żadnego wypadku kolejowego z winy kolei. W 2021 r. z winy kolei – ja nie mówię o przejazdach drogowych, bo tam najczęściej dochodzi do wypadków – nie zginął nikt. Jedna osoba była ranna. Tak więc, porównując kwestie bezpieczeństwa, nie bez przyczyny mówimy, że kolej jest najbezpieczniejszym środkiem transportu.

Myślę, że największym grzechem tej ustawy jest to, że idzie pod prąd. Pan senator przewodniczący mówił, że ludzie się cieszą. Na pewno ucieszy się ktoś, kto będzie jechał i nie będzie wnoszył opłaty, ale kiedy ta ustawa była procedowana w Sejmie, pojawił się sondaż. No, można oczywiście... Nie ma innego, więc można narzekać na ten. Było tam zadane pytanie w kontekście autostrad, pytanie o to, czym rząd powinien się zająć. I jeżeli idzie o wsparcie dla kierowców indywidualnych, to 7,3% respondentów powiedziało, że rząd powinien się na tym skupić. I to jest miód na moje serce. Jeśli chodzi o transport publiczny, o uruchamianie połączeń kolejowych i autobusowych, to tutaj „tak” powiedziało 33,5%. Było tam też takie ogólne, ale dobre wskazanie: polityka transportowa rządu powinna być bardziej zrównoważona, czyli należałoby przykładać więcej uwagi do transportu zbiorowego. Zgodziło się z tym 51,8% osób.

W moim przekonaniu wiele szczęścia ludziom tą ustawą nie przyniesiemy, ale znowu idzie taki sygnał, że drogi... To jest taki sygnał, że idziemy pod prąd, w innym kierunku niż wiele, wiele krajów Europy. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.

To, co pan tutaj powiedział, to jest też miód na moje serce. Chodzi o kwestię transportu publicznego i trocki o transport publiczny. On rzeczywiście powinien być kluczowy, i autobusowy, i kolejowy, ponieważ w tej sprawie absolutnie wszędzie... Na każdym spotkaniu ludzie o to pytają. To jest jedna z najpoważniejszych spraw. Chodzi o to, żeby doszło do tego, że rzeczywiście autobusy będą jeździły pomiędzy miejscowościami, będą dowoziły ludzi do pracy itd. Na odcinku Łeba – Lębork, niedużym odcinku, bilet miesięczny kosztuje 500 zł. I ludzie dokładnie o to pytają. A równocześnie obiecywane są także... Ja mówię tylko o tym jednym przypadku, ale takich przykładów można byłoby podać bardzo wiele. Sprawa remontu linii kolejowej Łeba – Lębork jest nie do przeskoczenia. Drobną rzeczą. Prawda? To krótki odcinek. Remont pomógłby rozładować ogromny ruch, także w okresie turystycznym, ale jest to problem nie do przeskoczenia. W tej chwili zostały nawet wstrzymane jakiekolwiek działania w związku z tym, że jest planowana budowa elektrowni atomowej. Miał być remont, ale teraz wstrzymujemy to do czasu, aż będzie elektrownia atomowa, bo nie wiadomo, jak będzie szła linia kolejowa.

Wydaje się, że ta kwestia... Oczywiście to, co tutaj robimy... Oczywiście zobaczymy, jak będzie wyglądało głosowanie. Pewnie senatorowie będą generalnie za tym rozwiązaniem, ale to jest po prostu rzecz, która jest robiona tylko pod publikę, wykrzyczana w jednym momencie. Mówiono nawet, że wszystkie autostrady będą bezpłatne, ale później okazało się, że te koncesjonowane nie mogą być bezpłatne itd., itd. Teraz na łeb na szyję wprowadza się takie przepisy. No, tak jest. Taki czas, takie rządy, taki sposób działania. Trudno, przyjmujemy to.

Czy są jakieś wnioski poza tym jednym? Czy jest jeszcze ktoś, kto chciałby zabrać głos w tej sprawie?

Proszę bardzo.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.

Ja zwrócę uwagę Wysokiej Komisji na to, że kwestie związane z transportem publicznym

z całą pewnością będziemy za chwilę omawiać na posiedzeniu Komisji Infrastruktury bądź innych wskazanych przez marszałka Senatu i na posiedzeniu plenarnym, bo właśnie wpłynęła ustawa o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i niektórych innych ustaw. Tam te kwestie również się znajdują, choćby modyfikacje w programie Prawa i Sprawiedliwości, programie realizowanym przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, wymyślonym przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, który dotyczy rozwoju przewozów autobusowych. Ale nie tylko ten program jest zwrócony w tym kierunku. Program „Kolej plus”, program przystankowy czy w ogóle inwestycje prowadzone w ramach Krajowego Programu Kolejowego są kierowane ku transportowi zbiorowi. Nie można postawić takiej diagnozy, że jest przechył, nastawienie wyłącznie na kwestie indywidualne. Ja bym dostrzegł raczej kwestie transportu zbiorowego, które są rozwijane na wielu poziomach. Tutaj z całą pewnością pracy nam nie zabraknie z wielu powodów, również z powodu organizacji i umocownia poszczególnych organizatorów. Na pewno czeka nas dyskusja w tym zakresie, o tym, jak to wszystko poukładać, żeby było racjonalnie i sensownie.

**PRZEWODNICZĄCY  
KAZIMIERZ KLEINA**

Dziękuję bardzo.

W ramach wyjaśniania powiem tylko, że ustawa o transporcie publicznym zbiorowym została przyjęta za czasów Platformy Obywatelskiej z dość długim *vacatio legis* po to, żeby samorządy powiatowe mogły się do tego programu przygotować. Już w latach 2014 i 2015 samorządy powiatowe przygotowały strategię rozwoju transportu, która była warunkiem uruchomienia programów autobusowych, w skrócie mówiąc, w poszczególnych powiatach. Po dojściu do władzy Prawa i Sprawiedliwości ta ustawa... Początkowo termin jej wejścia w życie był przesuwany, później zostało to w praktyce uchylone i wprowadzane były takie wyrwykowe działania, jak złotówka czy trochę więcej za kilometr na nowe linie, co nie rozwiązało żadnego problemu. Cieszę się, że w tej chwili rząd coś przygotowuje. Pewnie wraca do ustawy, która była przez nas uchwalona. Zresztą my, Platforma Obywatelska,

Wspólne posiedzenie Komisji Budżetu i Finansów Publicznych (190.)  
oraz Komisji Infrastruktury (122.)

zapowiadamy w naszym programie, że zbiorowy transport publiczny, autobusowy, ale także kolejowy, zostanie uruchomiony. Jest to w całości dokładnie przygotowane. Jeżeli uda wam się to zrobić wcześniej z wykorzystaniem naszych propozycji, będziemy szczęśliwi i zadowoleni.

Przystępujemy do głosowania.

Został złożony wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek. Innych wniosków nie było.

Kto jest za przyjęciem tego wniosku?

5 głosów za na sali.

Kto jest przeciw?

Nie ma.

Kto się wstrzymał od głosu?

3 senatorów na sali wstrzymało się od głosu.

Proszę o podanie łącznych wyników.

7 głosów za, nikt nie był przeciw, 3 senatorów się wstrzymało.

Proponuję, aby sprawozdawcą tej ustawy był senator Świlski.

Przyjmuje?

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Tak. Dobrze.

Dziękuję bardzo panu ministrowi i wszystkim gościom.

Zamykam posiedzenie.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 15)*



**Kancelaria Senatu**

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy