



SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

X kadencja

# Zapis stenograficzny

z posiedzenia  
Komisji Infrastruktury (70.)

5 stycznia 2022 r.

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy budżetowej na rok 2022 w częściach właściwych przedmiotowemu zakresowi działania komisji: 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo; 21 – Gospodarka morską; 26 – Łączność; 27 – Informatyzacja; 39 – Transport; 69 – Żegluga śródlądowa; 71 – Urząd Transportu Kolejowego; 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej; 83 – Rezerwy celowe; 85 – Budżety wojewodów ogółem; a także planów finansowych: Centralnego Ośrodka Informatyki; Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej; Transportowego Dozoru Technicznego; Krajowego Zasobu Nieruchomości; Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców; Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym; Funduszu Szerokopasmowego, Funduszu Dostępności, Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o Charakterze Użyteczności Publicznej (druk senacki nr 601, druki sejmowe nr 1624, 1819 i 1819-A).
2. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 600, druki sejmowe nr 1835, 1836 i 1836-A).

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 13)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący  
Jan Hamerski)

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Oficjalnie rozpoczniemy.

Szanowni Państwo, chciałem przeprosić za spóźnienie, ale nie jest ono z naszej winy, po prostu przedłużyło się posiedzenie komisji rolnictwa. Moja prośba, zanim przystąpimy do obrad, jest taka, abyśmy byli troszeczkę bardziej zdyscyplinowani niż oni, abyśmy mogli zmieścić się w tych ramach czasowych, jakie mamy wyznaczone, ponieważ salę również musimy zwolnić.

Zanim przystąpimy, Szanowni Państwo, do oficjalnego rozpoczęcia, pozwólcie, że z tym nowym rokiem – nie pogniewacie się chyba – zacznę tradycyjnie po mojemu, po góralsku: Na scynście, na zdrowie, na tyn Nowy Rok! Coby my się docekali drugiego w scynściu, w zdrowiu, w powodzeniu, w mniejszych grzechach, w większych radościach, w boskich miłościach. A ponieważ są to długie życzenia, spuentuje je może tak: aby spełniły się te wszystkie nadzieje, które łączycie państwo z 2022 r. Wszystkiego dobrego! (*Oklaski*)

(*Głosy z sali: Dziękujemy. Nawzajem!*)

Szanowni Państwo, witam serdecznie państwa zgromadzonych na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Witam serdecznie państwa senatorów.

Witam szczególnie serdecznie naszych gości. Są nimi dzisiaj... Pozwólcie państwo, że nie wszystkich państwa wymienię z imienia i nazwiska, ponieważ jest bardzo liczne grono gości, a, tak jak już wspominałem, powinniśmy się czasowo ograniczać.

Ministerstwo Infrastruktury reprezentują sekretarze stanu, pan Andrzej Bittel i pan Rafał Weber, z dość licznym gronem swoich współpracowników. Urząd Transportu Kolejowego reprezentuje prezes Ignacy Góra – witamy serdecznie – również ze współpracownikami. Głównego inspektora transportu drogowego reprezentuje pani Joanna Smolińska, zastępca głównego inspektora transportu drogowego, ze współpracownikami. Ministerstwo Aktywów Państwowych – ponieważ część naszych dzisiejszych uczestników posiedzenia komisji jest z nami w sposób zdalny – reprezentuje sekretarz stanu, pan Jan Kanthak, ze współpracownikami. Kancelarię Prezesa Rady Ministrów reprezentuje dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Cyberbezpieczeństwa, pani Edyta Pindel, ze współpracownikami. Urząd Komunikacji Elektronicznej reprezentuje zastępca prezesa, pan Krzysztof Dyl. Centralny Ośrodek Informatyki reprezentuje pan dyrektor Przemysła Koch. Ministerstwo Rozwoju i Technologii reprezentuje sekretarz stanu, Piotr Uściński – witamy serdecznie Panie Ministrze – ze współpracownikami. Główny Urząd Nadzoru Budowlanego reprezentuje dyrektor generalny, pan Michał Widelski. Krajowy Zasób Nieruchomości reprezentuje pan prezes Arkadiusz Urban ze współpracownikami. Główny Urząd Geodezji i Kartografii reprezentuje główny geodeta kraju, pan Waldemar Izdebski. Urząd Lotnictwa Cywilnego reprezentuje dyrektor generalny, Hanna Mazurkiewicz. Polską Agencję Żeglugi Powietrznej reprezentuje zastępca prezesa, pani Ewa Suchora-Natkaniec. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej reprezentuje dyrektor Departamentu Budżetu, pan Marek Kalupa. Ministerstwo Finansów reprezentuje pani Aleksandra Szwemberg, dyrektor Departamentu Finansowania Sfery Gospodarczej.

Szanowni Państwo, pozwólcie, że – jeżeli są na sali nasi goście, którzy są zainteresowani nie tyle budżetem, co ustawą o ruchu drogowym – może od razu również ich przywitam. Jest z nami: przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, pan Litwiński, dyrektor generalny tego związku; prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, pan Zdzisław Szczerbaciuk; dyrektor do spraw rozwoju w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, pan Marcin Żabicki. Tramwaje Warszawskie reprezentuje pan Paweł Dąbrowski. Najwyższą Izbę Kontroli, Departament Infrastruktury reprezentuje doradca ekonomiczny, pan Kornel Drabarek.

Szanowni Państwo, witam również serdecznie naszych współpracowników, sekretariat Komisji Infrastruktury. Witam również serdecznie pana mecenasa Macieja Telca.

Szanowni Państwo, wszyscy państwo otrzymaliście materiały dotyczące posiedzenia dzisiejszej Komisji Infrastruktury.

Czy mamy łączność ze zdalnymi uczestnikami? Mamy.

Czy mamy kworum?

(Głos z sali: Mamy.)

Mamy kworum.

Szanowni Państwo, oczywiście muszę zadać to pytanie: czy na sali są podmioty wykonujące zawodowo działalność lobbingsową?

Nie ma takowych.

W związku z tym przystępujemy do realizacji porządku obrad. W dzisiejszym porządku obrad – przypominam, że wszyscy państwo otrzymaliście materiały, mam oczywiście na myśli państwa senatorów – mamy: rozpatrzenie ustawy budżetowej na rok 2022 w częściach właściwych przedmiotowemu zakresowi działania komisji oraz rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw.

Rozpoczynamy oczywiście od ustawy budżetowej.

Szanowni Państwo, ja pozwolę sobie przedstawić państwu scenariusz rozpatrywania tej ustawy budżetowej. Zaczniemy od Ministerstwa Infrastruktury, rozpatrzmy tą część budżetową, która dotyczy transportu, gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz plan finansowy Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, plan finansowy Funduszu rozwoju przewozów

autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. I od tej części może zaczniemy.

Chciałbym prosić, aby – ponieważ, jak wspominałem, ustawę budżetową wszyscy otrzymaliśmy w tej części, która dotyczy Komisji Infrastruktury – może panowie ministrowie zechcieli króciutko to przedstawić lub wskazali osoby, które by króciutko na temat budżetu się wypowiedziały. Byłbym wdzięczny.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.

Chciałem się przyłączyć do życzeń.

Przejdę do części 21 „Gospodarka morska”. Na rok 2022 w ramach wydatków budżetu państwa i budżetu środków europejskich zaplanowane są zadania w obszarze gospodarki morskiej z budżetu państwa na kwotę 1 miliard 693 miliony 509 tysięcy zł. W porównaniu do 2021 r. to jest ponad 116% budżetu, czyli jest to budżet większy. Łączna kwota wydatków budżetu państwa i budżetu środków europejskich wynosi 1 miliard 596 milionów 820 tysięcy zł. Zaplanowane wydatki przeznaczone są na... W ramach programów wieloletnich mamy 814 milionów 759 tysięcy z przeznaczeniem na: program wieloletni „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” – 765 milionów 192 tysiące; program wieloletni pod nazwą „Program ochrony brzegów morskich” – 34 miliony, to jest program realizowany przez Urzędy Morskie w Gdyni i w Szczecinie; program wieloletni „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry na lata 2019–2028” – 15 milionów 576 tysięcy. W ramach urzędów morskich i wydatków zaplanowanych na utrzymanie inwestycji oraz działalność statutową Urzędów Morskich w Gdyni i w Szczecinie mamy 201 milionów 456 tysięcy.

Szkolnictwo wyższe to wydatki zaplanowane na utrzymanie inwestycji i działalność statutową uczelni morskich to jest Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i Akademii Morskiej w Szczecinie – 182 miliony 950 tysięcy. W ramach Ministerstwa Infrastruktury w tej części zaplanowane wydatki na utrzymanie i działalność statutową ministerstwa to 51 milionów 654 tysiące.

Ratownictwo morskie, czyli wydatki na funkcjonowanie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa to 49 milionów 312 tysięcy, jest to ponad 117% w stosunku do roku 2021.

Wydatki związane z utrzymaniem i działalnością statutową Zespołu Szkół Morskich w Świnoujściu to 11 milionów 589 tysięcy. Izby morskie, czyli wydatki na utrzymanie i statutową działalność Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni, Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie i Odwoławczej Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni – to 2 miliony 92 tysiące zł.

Wydatki obronne ujęte w zakresie działań realizowanych w ramach Programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych Rzeczypospolitej Polskiej na lata 2017–2026 oraz Programu Mobilizacji Gospodarki to 6 milionów 550 tysięcy.

W ramach projektów realizowanych z udziałem środków Unii Europejskiej jest 276 milionów 458 tysięcy – to są środki przeznaczone głównie na realizację projektów dotyczących ochrony brzegów morskich, modernizacji układów falochronów oraz wejść do portów, pogłębienia toru wodnego oraz podejściowego, przebudowy umocnień brzegowych, jak również budowy morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie. W tym w szczególności zaplanowane są środki na realizację projektów „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m” i „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia”. Etap II pogłębienie toru podejściowego”.

W ramach tej części planuje się uzyskać dochody w łącznej wysokości 112 milionów 745 tysięcy. Jest to bardzo duży wzrost dochodów, który wynika z zaplanowanej przez ministerstwo dodatkowej wpłaty w wysokości 100 milionów za zajęcie w wyłącznej strefie ekonomicznej pod wznoszenie oraz wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń. Czyli mówimy tutaj o art. 27b ust. 1 i 2 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Zakłada się, że zostanie wydanych 10 pozwoleń dla morskich farm wiatrowych, co może dać taką opłatę dodatkową w tej wysokości. Jeśli chodzi o część 21 „Gospodarka morską”, dziękuję bardzo.

(Głos z sali: Idź dalej, część 39.)

Mam przejść do części 39?

(Głos z sali: Do 69.)

39...

(Głos z sali: Później 69.)

...i 69. Tak. Oczywiście.

W części 39 „Transport” na rok 2022 w zakresie transportu zaplanowano wydatki łącznie w kwocie 57 miliardów 253 milionów 779 tysięcy, co stanowi znaczny wzrost. Realizacja będzie na poziomie 111% wydatków w roku 2021. Te wydatki będą w następującej strukturze: w ramach infrastruktury drogowej środki dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na realizację Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 z perspektywą do roku 2025 mamy 22 miliardy 781 milionów 121 tysięcy. W tym mamy wydatki z Krajowego Funduszu Drogowego na zadania inwestycyjne ujęte w programie, tj. 17 miliardów 472 miliony 991 tysięcy i wydatki budżetu państwa w wysokości 5 miliardów 308 milionów 130 tysięcy.

W ramach transportu kolejowego mamy 24 miliardy 261 milionów 795 tysięcy, jest to prawie 115% poziomu z roku 2021. Z przeznaczeniem na realizację infrastruktury kolejowej... Pierwsze inwestycje na liniach kolejowych w ramach Krajowego Programu Kolejowego – kwota obejmuje wszystkie źródła finansowania programu, tj. 15 miliardów 359 milionów 591 tysięcy. Mamy tutaj też dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymanie i remonty w ramach programu pod nazwą „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku” – 5 miliardów 157 milionów 700 tysięcy. Wpłata na Fundusz Kolejowy z przeznaczeniem na inwestycje kapitałowe oraz zakup akcji PKP PLK od PKP SA, z przeznaczeniem na Program Inwestycji Dworcowych, to jest łącznie 670 milionów zł. Budowa i przebudowa dworców kolejowych finansowanych z budżetu państwa i budżetu środków europejskich – 483 miliony 401 tysięcy. Pomoc techniczna dla PKP PLK związana z zarządzaniem i projektami – 71 milionów 533 tysięcy.

W ramach kolejowych przewozów pasażerskich jest kwota 2 miliardy 519 milionów 570 tysięcy. Na dofinansowanie krajowych przewozów pasażerskich w celu wyrównania przewoźnikom kolejowym utraconych dochodów z tytułu obowiązujących ustawowych uprawnień do ulg, do ulgowych przejazdów jest kwota 555 milionów zł. Dofinansowanie pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów

kolejowych wykonywanych w ramach usług publicznych – 1 miliard 196 milionów 927 tysięcy. Projekty unijne polegające na zakupie taboru kolejowego – 767 milionów 643 tysięcy. W ramach pozostałych projektów realizowanych z udziałem środków europejskich wraz z wydatkami Centrum Unijnych Projektów Transportowych wydatki budżetu państwa i wydatki środków europejskich to 4 miliardy 385 milionów 872 tysiące przeznaczone na realizację projektów związanych z rozwojem infrastruktury lotniczej, portowej, drogowej w miastach i w miastach na prawach powiatu oraz lokalnego transportu zbiorowego w miastach.

W ramach zadań z zakresu bezpieczeństwa drogowego mamy 325 milionów 761 tysięcy zł, tj. blisko 129% w stosunku do roku 2021. Środki te przeznaczone są na zadania realizowane przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego, dotyczące w szczególności kontroli przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami oraz prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych – 323 miliony 936 tysięcy; i zadania realizowane przez sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – 1 milion 825 tysięcy zł. W tych dwóch pozycjach są łącznie wydatki budżetu państwa i budżetu środków europejskich.

W ramach zadań z zakresu lotnictwa jest 124 miliony 128 tysięcy zł. Na realizację zadań z tytułu wykonywania funkcji organu administracji lotniczej, w tym związane z regulacją rynku usług lotniczych, można powiedzieć w skrócie, Urząd Lotnictwa Cywilnego – 79 milionów 803 tysiące. Finansowanie kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej w przypadku lotów zwolniony z opłat nawigacyjnych wykonywanych wyłącznie w celu przewozów głów państw, szefów rządu, ministrów, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, wydatki budżetu państwa – 20 milionów 325 tysięcy. Dotacje przedmiotowe dla uczelni lotniczych kształcących personel lotniczy z przeznaczeniem na utrzymanie eksploatacji powierzchni statków szkolnych oraz specjalistycznych ośrodków szkoleniowych kadr powietrznych – 24 miliony zł. W ramach wydatków obronnych budżetu państwa jest 67 milionów 194 tysiące, są to wydatki ujęte w programie Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych Rzeczypospolitej Polskiej. \

Ministerstwo Infrastruktury w zakresie tej części ma zaplanowane wydatki na poziomie 108 milionów 740 tysięcy na utrzymanie i działalność statutową.

Fundusze celowe. Mamy 2 fundusze celowe: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – 4 miliardy 399 milionów 163 tysiące i Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – 800 milionów 5 tysiące.

W ramach dochodów w części 39 planuje się uzyskać dochody w wysokości 91 milionów 474 tysiące. Te dochody będą uzyskiwane przez: Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad – 61 milionów 81 tysięcy; Urząd Lotnictwa Cywilnego – 25 milionów 321 tysięcy; Główny Inspektorat Transportu Drogowego – 3 miliony 913 tysięcy; Ministerstwo Infrastruktury – 1 milion 109 tysięcy; Transportowy Dozór Techniczny – 50 tysięcy. Struktura co roku jest podobna. Najwyższe wpływy z dochodów w kwocie 61 milionów, co stanowi 2/3 tych dochodów, o których teraz mówimy, zostały zaplanowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Są to głównie dochody z tytułu kar, odszkodowań wynikających z zawartych umów na wykonanie robót drogowych i usług oraz zabezpieczenie mienia, najem i dzierżawę składników majątku Skarbu Państwa oraz dzierżawę i najem sprzętu specjalistycznego.

W części 69 „Żegluga śródlądowa” wydatki budżetu państwa na zadania zaplanowane zostały w łącznej wysokości 25 milionów 182 tysiące. Na urzędy żeglugi śródlądowej przeznaczono 14 milionów 907 tysięcy; są to zadania realizowane przez urzędy żeglugi śródlądowej w Bydgoszczy, Szczecinie i Wrocławiu wraz z delegaturami. Ministerstwo Infrastruktury – 8 milionów 186 tysięcy; są to wydatki na utrzymanie działalności statutowej związanej z tą częścią Ministerstwa Infrastruktury. Na Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu zaplanowano 1 milion 731 tysięcy; jak się państwo domyślacie, są to wydatki na utrzymanie i działalność placówki. Wydatki obronne to 358 tysięcy w ramach „Programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych Rzeczypospolitej Polskiej na lata 2021–2035”.

W ramach tej części mamy zaplanowane dochody w wysokości 751 tysięcy, które będą realizowane przez urzędy żeglugi śródlądowej w tych 3 miejscach, o których mówiłem wcześniej, wraz z delegaturami. Tutaj głównie chodzi o dochody

z tytułu opłat za wydawanie żeglarskich książeczek pracy, dokumentów rejestracyjnych statków, rejestracji dzienników prac podwodnych, opłat za wydawanie świadectw zdolności żeglugowej, świadectw pomiarowych statku, wydanie dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe.

To są główne założenia czy kamienie milowe naszego budżetu na rok 2022. Dziękuję bardzo. Proszę o pozytywną opinię do tych 3 części.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Czyli mamy transport, gospodarkę morską...  
(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: ...i żeglugę śródlądową.*)

...i żeglugę śródlądową. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, tak?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel: Tak i Fundusz rozwoju przewozów autobusowych.*)

Ja mam taką sugestię. Pan minister przedstawił główną część naszego planu. Tak że teraz proszę, żeby państwo senatorowie ewentualnie odnieśli się do tego, co pan minister powiedział, zadali pytania itd., przedstawili uwagi.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

**SENATOR  
RYSZARD ŚWILSKI**

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja mam 4, myślę, że bardzo proste pytania, na które pan – na jedno z nich być może pan minister Weber – będzie potrafił mi odpowiedzieć.

Powiedział pan o tym, że koszt przekopu Mierzei Wiślanej na obecny rok, czyli na rok 2022, to 765 milionów zł. Czy potrafi pan powiedzieć, jaki do tej pory był koszt tej inwestycji? To po pierwsze.

Drugie moje pytanie: jaki w ramach wydatków, które pan przedstawił na rok 2022, jest koszt związany z przebudową linii kolejowej 201? To jest moje drugie pytanie.

Trzecie pytanie dotyczy kwoty przeznaczonej na zakup taboru, bo taką pozycję też pan przedstawił. Mnie interesuje to, jaka kwota jest przeznaczona na zakupy dla Przewozów Regionalnych, a jaka dla Intercity.

I ostatnie moje pytanie dotyczy – nie wiem, czy pan minister Weber może będzie o tym mówił – takiej kwestii. W którym miejscu państwo macie ulokowane wydatki związane z finansowaniem inwestycji obwodnicy wzdłuż dróg wojewódzkich? Interesuje mnie ta pozycja. Nie wiem, czy pan minister Weber będzie później kontynuował tę kwestię, czy jest to w tych zadaniach, o których pan powiedział.

To są moje 4, myślę, że dosyć proste pytania.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Proszę uprzejmie, Panie Ministrze.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
ANDRZEJ BITTEL**

Dziękuję bardzo.

Przekop Mierzei Wiślanej jest realizowany oczywiście na podstawie programu zatwierdzonego przez Radę Ministrów. Łączna jego wartość to blisko 2 miliardy zł, dokładnie 1 miliard 984 miliony. Na rok 2022 mamy 765 milionów 192 tysiące, tak jak powiedziałem, i 210 milionów na rok 2023. Zaraz odejmiemy te kwoty, wyjdzie różnica, i to będą wydatki poniesione do tej pory, czyli w roku 2021 i wcześniej.

(*Głosy z sali: Czyli jest to 1 miliard zł.*)

1 miliard zł, wyliczyliśmy, że ok. 1 miliarda zł zostało zrealizowane.

Wydatki na linię kolejową 201 znajdują się oczywiście w Krajowym Programie Kolejowym, który jest programem wieloletnim. Czy jesteśmy w stanie podać kwotę przeznaczoną na rok 2022? Za moment.

Trzecie pytanie dotyczyło taboru...

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

250 milionów przeznaczono w tym roku na linię kolejową 201.

Tabor... Już patrzymy, bo to jest kwota, na którą składają się wydatki związane z projektami konkursowymi z zakresu kolejowych krajowych przewozów pasażerskich. Jakbym miał odpowiedzieć, jaka jest relacja pomiędzy przewozami pasażerskimi a Intercity, tobym powiedział, że to jest pytanie troszkę obok tematu. Tutaj wydaje mi się, że mamy finansowanie projektów

konkursowych – zaraz potwierdzę to dla pana senatora – raczej związanych z kolejami regionalnymi, których beneficjentami co do zasady są marszałkowie, z wyjątkiem pomorskiego, który nie chce realizować projektu, który wygrał, ale to zaraz uszczegółowię, jeśli pan senator pozwoli. Dobrze?

Ja w międzyczasie może...

(*Senator Ryszard Świlski*: Ja muszę odnieść się do złośliwości pana ministra. Przepraszam. Nie mylmy Przewozów Regionalnych z Szybką Koleją Miejską. Dziękuję.)

Nie, nie mylę. Ale to jest ten sam konkurs. Ja się odnoszę do środków przeznaczonych na projekty konkursowe z krajowych przewozów pasażerskich. Nie mówię tutaj o tym, czy to jest przewóz międzyregionalny, regionalny czy aglomeracyjny. Konkurs był kierowany z całą pewnością do przewoźników czy organizatorów Przewozów Regionalnych i z tego są finansowane projekty. A ten projekt, który nie idzie, bo nie została zawarta umowa i nie jest wpisany do umowy o świadczenie usług przez Szybką Kolej Miejską w Trójmieście, no to jest jeden z tych projektów, które nie idą. Tylko tyle w tej sprawie chciałem powiedzieć.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Jeżeli chodzi o pytanie czwarte związane z budową obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich, to w roku 2022 planujemy na ten cel wydać 218 milionów zł. Oczywiście te środki są dostępne na rachunku Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Kwota ta jest związana z rozpoczęciem realizacji tych zadań. Pod koniec poprzedniego roku premier Mateusz Morawiecki zatwierdził listę 51 zadań, które zostaną dofinansowane z tego funduszu. Mamy już przygotowane projekty umów z zarządcami dróg wojewódzkich. Te umowy w ciągu najbliższego czasu sukcesywnie będą podpisywane i później one będą materializowane w postaci przetargów i podpisywanych umów na wykonawstwo. Oczywiście wykonawstwo rozumiane jako wykonawstwo realizacyjnych, bo część projektów jest na tyle zaangażowanych, że wykonawstwo będzie polegało już na placach budowlanych, ale część projektów jest w fazie pierwszej, czyli umowy podpisywane

będą dopiero na studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, ewentualnie na koncepcje programów, w zależności od tego, jak bardzo dany projekt jest zaawansowany. Reasumując: na koncie Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na budowę obwodnic zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich mamy w dyspozycji 218 milionów zł.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę uprzejmie, Panie Senatorze... Nie?

Czy ktoś z państwa senatorów jeszcze ma jakieś pytania do panów ministrów? Nie.

Dziękuję.

Przechodzimy do kolejnej części, do omawiania załączników: załącznik nr 1 i 2 części 71 „Urząd Transportu Kolejowego”.

Pan prezes Góra.

**PREZES URZĘDU  
TRANSPORTU KOLEJOWEGO  
IGNACY GÓRA**

Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Przedstawię najważniejsze dane dotyczące dochodów i wydatków w części 71 „Urząd Transportu Kolejowego”.

Jeżeli chodzi o dochody na rok 2022, dochody budżetowe zaplanowano w wysokości 4 miliony 172 tysiące zł, tym samym w roku 2022 zakłada się zwiększenie realizacji dochodów o ponad 20% w stosunku do dochodów planowanych na 2021 r. Jeżeli chodzi o główne pozycje planowanych dochodów, to są to wpływy z opłat za wydawanie: jednolitych certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa przewoźnikom kolejowym, autoryzacji świadectw bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury oraz świadectw bezpieczeństwa użytkownikom bocznic kolejowych.

Jeżeli chodzi o wydatki, zgodnie z projektem ustawy budżetowej na 2022 r. limit wydatków budżetowych ogółem dla części 71 wynosi 84 miliony 549 tysięcy zł, z tego 51 milionów 871 tysięcy ze środków budżetu państwa, wraz ze środkami na finansowanie i współfinansowanie programów i projektów realizowanych



z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej. Wydatki z budżetu państwa, bez wydatków na finansowanie i współfinansowanie zaplanowanych programów, określono w wysokości 41 milionów 673 tysiące zł, wydatki bieżące – 40 milionów 721 tysięcy zł, wydatki majątkowe – 872 tysiące zł, świadczenia na rzecz osób fizycznych – 80 tysięcy zł. Na wydatki z tytułu wynagrodzeń osobowych z wyłączeniem wydatków na realizację programów operacyjnych zaplanowano na 2022 r. kwotę 24 miliony 536 tysięcy zł.

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, Szanowni Państwo, dziękuję za uwagę i proszę o pozytywne zaopiniowanie budżetu Urzędu Transportu Kolejowego. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Prezesie.

Czy państwo senatorowie mają jakieś pytania, uwagi?

Proszę uprzejmie. W tej chwili omawiamy... Prosilibyśmy o przedstawienie budżetu planu finansowego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej panią prezes Ewę Suchorę-Natkaniec.

**ZASTĘPCA PREZESA DO SPRAW  
FINANSOWO-ADMINISTRACYJNYCH  
POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ  
EWA SUCHORA-NATKANIEC**

Witam wszystkich. Dzień dobry.

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo! Szanowni Państwo!

Otóż założenia przyjęte do budżetu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej były spójne oczywiście z założeniami przyjętymi do planu, który został zatwierdzony przez ministra 14 maja 2021 r. Plan ten stanowił oczywiście podstawę do przekazania do Komisji Europejskiej wstępnej informacji w zakresie planów agencji z uwzględnieniem już negatywnego wpływu pandemii COVID-19 oraz spadku poziomu ruchu. Podkreślenia wymaga również fakt, iż zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji 2020/1627 oraz w ramach spójności z decyzją wykonawczą Komisji Europejskiej 2021/891 Polska opracowała zrewidowany plan skuteczności działania

na lata 2020–2024 i przekazała go do oceny i zatwierdzenia przez Komisję Europejską. Zatem przyjęcie zrewidowanego planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia może powodować konieczność zmian w przedkładanym budżecie. Ale póki co, zostały przekazane materiały i czekamy na decyzję Komisji Europejskiej.

Jeśli chodzi o przyjęte do ustawy budżetowej na rok 2022 założenia prezentowane w załączniku nr 14 w zakresie dochodów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, obejmują one następujące elementy. Są to przychody własne agencji z tytułu świadczeń usług nawigacji trasowej w wysokości 1 miliarda 34 milionów – będę tu w zaokrągleniu podawać. Przychody własne agencji z tytułu świadczenia usługi nawigacji terminalowej wynoszą 179 milionów zł. Również została uwzględniona dotacja celowa z budżetu państwa z tytułu obsługi lotów zwolnionych z opłat w wysokości 16,7 miliona zł. Pozostałe przychody operacyjne i przychody finansowe stanowią rząd 84 milionów zł. W związku z tym przychody ogółem wskazane w części A planu finansowego, jest to poz. 2, wynoszą 1 miliard 295 milionów zł na 2022 r.

Przyjęte do ustawy budżetowej na rok 2022 założenia w zakresie wydatków Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej obejmują koszty funkcjonowania agencji w ogólnej wysokości 1 miliard 153 miliony zł. Obejmują one: koszty amortyzacji, materiałów i energii, usług obcych, koszty wynagrodzeń, koszty składek, poziom podatków i opłat oraz pozostałe koszty funkcjonowania. Kolejną pozycją są koszty odsetkowe odpisów aktualizacyjnych i koszty operacyjne w wysokości 71,6 miliona zł. W związku z tym poz. 3 w części A planu finansowego dotycząca kosztów ogółem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wynosi 1 miliard 224 miliony zł. Różnica pomiędzy wskazanymi w części 2 przychodami a kosztami w części 3 to 70,6 miliona zł i jest to planowany wynik brutto agencji. Wynik ten pomniejszony o obciążenia w wysokości 15,2 miliona daje kwotę 55,5 miliona zł wyniku finansowego netto agencji na 2022 r.

Jeśli chodzi o budżet zadaniowy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na 2022 r., w całości związany jest on z realizacją zadania „Rozwój infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej”. Całkowita wysokość kosztów wynosi, tak jak już wcześniej wspomniałam, 1 miliard 224 miliony, z czego koszty finansowane z dotacji to

16,7 miliona, a reszta są to koszty finansowane z przychodów własnych agencji. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Prezes.

Czy państwo senatorowie mają jakieś pytania do pani prezes? Nie.

*(Zastępca Prezesa do spraw Finansowo-Administracyjnych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Ewa Suchora-Natkaniec: Dziękuję bardzo.)*

W związku z tym przechodzimy do omawiania załącznika nr 14, tj. „Plan finansowy Transportowego Dozoru Technicznego”.

Zapewne pani inspektor Joanna Smolińska zechce nam go przedstawić.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Ja mogę, Pani Przewodniczący?)*

Oczywiście. Bardzo proszę.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**RAFAŁ WEBER**

Transportowy Dozór Techniczny i jego plan finansowy na 2022 r. wygląda następująco. Przychody szacowane są w kwocie 70 milionów 412 tysięcy. Dzielią się one na 2 części: pierwsze to przychody z prowadzenia działalności – 70 milionów 40 tysięcy zł, pozostałe to przychody w wysokości 372 tysiące zł.

Jeżeli chodzi o koszty, to szacowane są one w wysokości 70 milionów 224 tysięcy zł, z czego 69 milionów 798 tysięcy to koszty funkcjonowania, natomiast 426 tysięcy zł to pozostałe koszty. Ponadto środki na wydatki majątkowe są oszacowane w kwocie 21 milionów 933 tysięcy zł. Dziękuję bardzo.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Pani Ministrze.

Czy są pytania ze strony państwa senatorów? *(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Zapewne pan minister Uściński zechce nam to przedstawić.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE  
ROZWOJU I TECHNOLOGII  
**PIOTR UŚCIŃSKI**

Szanowny Panie Przewodniczący, jeśli pan pozwoli, ja przedstawię całą informację dotyczącą części 18 „Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo” na rok 2022.

W tej części budżetowej dochody zaplanowane są na kwotę 19 milionów 652 tysiące zł. Źródłem tych dochodów będą m.in.: zwrot środków dokonywanych przez BGK z tytułu rozliczenia programu dopłat do kosztów nabycia pierwszego mieszkania przez młodych ludzi, MdM, na lata 2014–2018 – tu jest 8 milionów zł; wpłaty banków dotyczące dokonywanych przez członków spółdzielni mieszkaniowych zwrotów nominalnych kwot umorzeń kredytów mieszkaniowych – 10 milionów zł; opłaty z tytułu przeprowadzenia postępowania kwalifikacyjnego o nadanie uprawnień zawodowych w zakresie szacowania nieruchomości – 710 tysięcy zł; wpłaty banków dotyczących spłat zadłużenia kredytobiorców z tytułu przejściowego wykupienia odsetek od kredytów mieszkaniowych w ramach spłat normalnych – 500 tysięcy zł.

Wydatki we wspomnianej części budżetowej zostały zaplanowane na łączną kwotę 424 milionów 867 tysięcy zł. Wydatki ze środków budżetu państwa wyniosą 415 milionów 8 tysięcy zł, a ze środków europejskich – 9 milionów 859 tysięcy zł. Środki zostaną przeznaczone na następujące zadania: na refundację premii gwarancyjnych i premii za systematyczne oszczędzanie w roku 2022 zaplanowano kwotę 154 milionów 500 tysięcy zł, na wpłatę do Funduszu Dopłat zaplanowano 85 milionów 700 tysięcy zł, na dotację podmiotową dla KZN zaplanowano kwotę 15 milionów zł, na wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych zaplanowano kwotę 14 milionów 270 tysięcy, na utrzymanie i statutową działalność ministerstwa w projekcie ustawy budżetowej zaplanowano 49 milionów 580 tysięcy zł. Wydatki na wynagrodzenia ogółem wraz z dodatkowym wynagrodzeniem rocznym to kwota 65 milionów 321 tysięcy zł. Na utrzymanie inwestycji oraz statutową działalność Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego zaplanowano środki w wysokości 46 milionów 593 tysięcy zł. W ramach

budżetu środków europejskich zaplanowano wydatki w wysokości 8 milionów zł 709 tysięcy zł w związku z realizacją przez Główny Urząd Nadzoru Budowlanego projektów w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” oraz Programu Operacyjnego „Cyfrowa Polska”. Na utrzymanie inwestycji i statutową działalność Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii zaplanowano kwotę w wysokości 59 milionów 224 tysiące zł.

Dodatkowo dla części 18 zaplanowano również rezerwy celowe. W poz. 49, na utrzymanie rezultatów niektórych projektów realizowanych przy udziale środków Unii Europejskiej, w tym systemy informatyczne, a także środki na wsparcie potencjału realizacji zadań publicznych – 10 milionów. Rezerwa w poz. 56 to rezerwa przeznaczona na zmiany systemowe i niektóre zmiany organizacyjne, w tym nowe zadania – 110 milionów zł. Rezerwa w poz. 61 to rezerwa na zasilenie Funduszu Dopłat z przeznaczeniem na finansowanie wypłat wsparcia budownictwa socjalnego i komunalnego – kwota 1 miliarda zł. Środki na realizację zadań Krajowego Zasobu Nieruchomości to kwota 40 milionów zł. Rezerwa na realizację projektów współfinansowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, ze środków pomocy bezzwrotnej, rozliczenia programów i projektów finansowanych z udziałem środków, a także rozliczenia z budżetem ogólnym Unii Europejskiej. I jeszcze w poz. 98 jest finansowanie programów z budżetu środków europejskich.

W części 18 „Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo” w projekcie ustawy budżetowej są również plany finansowe Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym oraz Krajowego Zasobu Nieruchomości. Dysponentem państwowego funduszu celowego, Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym, jest główny geodeta kraju. Przychody na rok 2022 zaplanowano w wysokości 6 milionów 322 tysięcy zł, natomiast koszty realizacji zadań – 14 milionów 700 tysięcy zł. Planowany stan funduszu na koniec roku wyniesie 18 milionów 756 tysięcy zł. Przychody KZN na rok 2022 zaplanowano w wysokości 76 milionów 340 tysięcy zł, natomiast koszty zostały określone na kwotę 76 milionów 435 tysięcy zł. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Pan minister był uprzejmy również omówić załącznik dotyczący Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym. Jest z nami pan prezes Izdebski... Przepraszam pana, główny geodeta kraju, nie prezes. Jeżeli ma pan jakieś uwagi lub pan prezes Arkadiusz Urban, który reprezentuje Krajowy Zespół Nieruchomości, to proszę uprzejmie. Nie macie panowie żadnych informacji?

**GŁÓWNY GEODETA KRAJU  
WALDEMAR IZDEBSKI**

Witam serdecznie.

Nie. Nie mam żadnych uwag. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo. Dziękuję serdecznie Panie Prezesie.

Do omówienia plan... Przepraszam. Czy państwo senatorowie mają do tego jakieś pytania, uwagi? Nie.

Nie wiem, czy pan Marek Kalupa, jest z nami tutaj?

(Głos z sali: Zdalnie.)

(Dyrektor Departamentu Budżetu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Marek Kalupa: Tak.)

Panie Dyrektorze, bardzo bym prosił króciutko przedstawić plan finansowy.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU BUDŻETU  
W MINISTERSTWIE FUNDUSZY  
I POLITYKI REGIONALNEJ  
MAREK KALUPA**

Szanowni Państwo Senatorowie! Panie Przewodniczący!

Fundusz Dostępności to jest państwowy fundusz celowy ustanowiony na podstawie ustawy z lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami. Utworzenie tego funduszu to jest oczywiście element rządowego programu „Dostępność Plus”, środków

wydatkowane w ramach tego funduszu mają służyć działaniom w zakresie zapewnienia dostępności osobom niepełnosprawnym, w szczególności w odniesieniu do budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnictwa wielorodzinnego. Dysponentem funduszu, rzecz jasna, jest minister funduszy i polityki regionalnej, czyli minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego, który zawarł z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę o pośredniczenie w dystrybucji tych środków funduszu. Dystrybucja odbywa się przede wszystkim za pomocą pożyczek udzielanych przez BGK na dostosowanie budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnictwa wielorodzinnego do potrzeb osób niepełnosprawnych. W roku 2022 są 2 źródła przychodów w ramach tego funduszu. Po pierwsze, jest to odpis z Solidarnościowego Funduszu Wsparcia Osób Niepełnosprawnych w wysokości 40 milionów zł, a dodatkowo są to środki pochodzące ze zwrotów kończących się schematów instrumentów inżynierii finansowej Programu Operacyjnego „Kapitał ludzki” z perspektywy 2007–2013, i to jest ponad 11,5 miliona zł. W bieżącym roku fundusz zamierza wydatkować środki w wysokości 57 milionów zł. Na te 57 milionów zł składa się ta wielkość 52 milionów przychodów, o której wspomniałem chwilę wcześniej, i jeszcze ok. 6 milionów zł salda z lat poprzednich na koncie funduszu.

To jest informacja, którą chciałem przekazać szanownym członkom komisji. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**

**JAN HAMERSKI**

Dziękuję serdecznie, Panie Dyrektorze.

Czy państwo senatorowie mają jakieś pytania, uwagi do pana dyrektora? Nie.

Dziękuję.

Przechodzimy do omawiania części 26 „Łączność”.

Prosilibyśmy pana ministra Kanthaka o przedstawienie tej części budżetowej.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE AKTYWÓW  
PAŃSTWOWYCH  
JAN KANTHAK**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowne Panie i Panowie Senatorowie! Wysoka Komisjo!

W części 26 „Łączność” nie zaplanowano na 2022 r. dochodów budżetowych. Wydatki w części 26 zostały zaplanowane w budżecie państwa w wysokości 7 milionów 790 tysięcy zł. Zadania związane z funkcjonowaniem operatorów pocztowych zaplanowano w kwocie 3 milionów 807 tysięcy. Środki zostaną przekazane w formie dotacji przedmiotowych w zakresie przekazywania przez operatora wyznaczonego, którym obecnie jest Poczta Polska SA. W tym kwota 3 milionów 607 tysięcy zł zostanie przeznaczona na refundację utraconych przez operatorów pocztowych wpływów związanych z realizowaniem usług pocztowych ustawowo zwolnionych z opłat za ich świadczenie. Kwota 200 tysięcy zł zostanie przeznaczona na sfinansowanie kosztu netto obowiązku świadczenia usług pocztowych. Finansowanie kosztu netto jest uruchamiane, w przypadku gdy świadczenie usług powszechnych wyniosło stratę rozumianą jako ujemny wynik na sprzedaży tych usług. Na pokrycie kosztów administracyjnych i technicznych oraz kosztów obsługi merytorycznej ministra zaplanowano 2 miliony 754 tysiące zł. W ramach tej kwoty środki na wynagrodzenia wyniosą 1 milion 545 tysięcy zł.

Dodatkowo budżet przewiduje wpłatę składki do organizacji międzynarodowej, na ten cel zabezpieczono w budżecie kwotę 1 miliona 148 tysięcy zł. Na zadanie wynikające z programu pozamilitarnych przygotowań obronnych planuje się środki w wysokości 81 tysięcy zł. Wynagrodzenia ogółem w części zaplanowano w kwocie 1 miliona 545 tysięcy zł.

Część budżetowa 83 „Rezerwy celowe” w zakresie poz. 54 i 68. Spośród ujętych w projekcie ustawy budżetowej na rok 2022 r. rezerw celowych 2 z nich dotyczą zadań planowanych w ramach realizacji w dziale „Łączność”. Poz. 54 „Dotacja przedmiotowa dla operatora wyznaczonego do świadczonej publicznej usługi rejestrowanego doręczenia elektronicznego wynikająca z ustawy o doręczeniach elektronicznych” – zaplanowane środki w wysokości 38 milionów 720 tysięcy zł zostaną przeznaczone na sfinansowanie kosztu z tytułu świadczenia usługi rejestrowanego doręczenia elektronicznego. Poz. 68 „Rezerwa na sfinansowanie kosztu netto dla operatora wyznaczonego z tytułu obowiązku świadczenia usług powszechnych” – zaplanowane środki w wysokości 6 milionów 900 tysięcy zł zostaną przeznaczone na pokrycie kosztu

netto za rok 2013 z tytułu obowiązku świadczenia usług powszechnych powierzanych operatorowi wyznaczonemu.

Bardzo proszę Wysoką Komisję o pozytywne zaopiniowanie.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze.

Czy są jakieś uwagi ze strony państwa senatorów? Nie ma.

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Szanowni Państwo, przechodzimy do omówienia części 27 „Informatyzacja”, załącznik nr 1 i 2 oraz załącznik nr 13, tj. plan finansowy Funduszu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców oraz plan finansowy Funduszu Szerokopasmowego.

To zapewne zechce nam przedstawić pani dyrektor Edyta Pindel.

**DYREKTOR BIURA  
PEŁNOMOCNIKA RZĄDU  
DO SPRAW CYBERBEZPIECZEŃSTWA  
W KANCELARII PREZESA  
RADY MINISTRÓW  
EDYTA PINDEL**

Dzień dobry.

Szanowni Państwo, życzę w nowym roku wszystkiego dobrego.

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Dziękujemy. Dziękujmy bardzo, Pani Dyrektor.)*

Szanowny Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

Chciałabym przedstawić jedynie takie najważniejsze zagadnienia dotyczące projektu budżetu z części 27 „Informatyzacja”.

Planowane na 2022 r. dochody budżetowe w części 27 „Informatyzacja” wynoszą 397 tysięcy i zostaną uzyskane głównie z tytułu zwrotów środków wykorzystanych niezgodnie z przeznaczeniem lub wykorzystanych z naruszeniem procedur, o których mowa w art. 184 ustawy o finansach publicznych.

Wydatki budżetowe zaplanowane zostały w łącznej kwocie 2 miliardów 94 miliony 217 tysięcy, z czego z budżetu państwa – 604 miliony 289 tysięcy, z budżetu środków europejskich

– 1 miliard 489 milionów 928 tysięcy, co stanowi 124,7% wydatków z 2021 r., tj. kwota 1 miliard 679 milionów 288 tysięcy. Wydatki realizowane będą przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów w wysokości 739 milionów 784 tysiące oraz podległą ministrowi cyfryzacji jednostkę budżetową, Centrum Projektów Polska Cyfrowa, w kwocie 1 miliard 354 miliony 433 tysiące zł. Z kwoty 604 miliony 289 tysięcy zł ujętych w wydatkach budżetu państwa na dotacje przypada 140 milionów 384 tysiące, następnie świadczenia na rzecz osób fizycznych – 426 tysięcy, wydatki majątkowe – 309 milionów 58 tysięcy, wydatki majątkowe – 32 miliony 798 tysięcy oraz współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej – 120 milionów 623 tysiące.

Szanowni Państwo, pragnę w tym miejscu zauważyć, że na etapie prac nad projektem budżetu na 2022 r. zostały także przyjęte następujące poprawki. Poprawka dotycząca przeniesienia środków finansowych w łącznej kwocie 411 milionów z budżetu w części 27 „Informatyzacja” do części 45 „Sprawy zagraniczne”. Związane jest to z koniecznością utworzenia w ramach stałego przedstawicielstwa RP w Unii Europejskiej od połowy sierpnia 2022 r. dwóch dodatkowych stanowisk dyplomatów delegowanych do spraw społeczeństwa informacyjnego i telekomunikacji, którzy będą wykonywać zadania w imieniu ministra cyfryzacji. Ponadto nastąpiło przeniesienie środków w ramach budżetu części 27 „Informatyzacja” celem zabezpieczenia wydatków bieżących, w tym wynagrodzeń dla pracowników Centrum Projektów Polska Cyfrowa, którzy będą realizowali zadania w ramach Krajowego Planu Odbudowy.

W ramach dotacji zaplanowano dotacje celowe i podmiotowe: po pierwsze, dla Instytutu Łączności – Państwowego Instytutu Badawczego z przeznaczeniem na finansowanie zadań polegających na wsparciu naukowym, badawczym i technicznym w zakresie planowania polityki państwa dotyczącej rozwoju społeczeństwa informacyjnego; a po wtóre, dla Naukowej i Akademickiej Sieci Komputerowej – Państwowego Instytutu Badawczego, m.in. na finansowanie zadań w ramach procesu wdrażania Ogólnopolskiej Sieci Edukacyjnej, zgodnie z którą środki z dotacji zostaną przeznaczone na utrzymanie funkcjonowania tejże sieci, w tym przede wszystkim na utrzymanie możliwości świadczenia usług szkołom korzystających z Ogólnopolskiej

Sieci Edukacyjnej; na upowszechnianie i rozwój systemu do obsługi rządowego procesu legislacyjnego – e-RPL; na modyfikację publicznej aplikacji mobilnej m-Obywatel, jej rozbudowę i dostosowanie rozwiązań do bieżących zmian, wymagań technicznych oraz prawnych; a także na wdrażanie systemu klasy EZD w administracji publicznej.

W ramach dotacji uwzględniono także środki w wysokości 9 milionów na realizację programu wieloletniego „Program Rozwoju Talentów Informatycznych na lata 2019–2029”, którego głównym celem jest zaktywizowanie młodzieży ze szkół ponadpodstawowych oraz uczelni pod kątem rozwoju najbardziej zaawansowanych umiejętności informatycznych, jakimi są algorytmiczne rozwiązania problemów, a także programowanie oraz projektowanie gier komputerowych, przez zapewnienie zarówno wsparcia merytorycznego, jak i metodycznego.

W ramach wydatków bieżących wynagrodzenia z pochodnymi stanowią kwotę 56 milionów 65 tysięcy, a pozostała kwota 242 miliony 229 tysięcy przeznaczona zostanie m.in. na: utrzymanie i eksploatację systemu rejestrów państwowych, utrzymanie systemu Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej, ePU-AP, świadczenie kompleksowych usług z zakresu zapewnienia zasobów ludzkich z branży IT, zakupu towarów i usług, a także szkoleń pracowników, różnych opłat i składek, wynagrodzeń bezosobowych oraz na realizację „Programu pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej na lata 2021–2035”, gdzie właśnie na rok 2022 została przeznaczona kwota 2 milionów 391 tysięcy.

W ramach wydatków majątkowych przewiduje się m.in.: inwestycje budowlane w wysokości 2 milionów 959 tysięcy, w ramach których planowana jest w budynku położonym przy ulicy Królewskiej 27 w Warszawie m.in. budowa systemu ochrony przeciwpożarowej, dostosowanie pomieszczeń służących pełnomocnikowi rządu do spraw cyberbezpieczeństwa do zaleceń ABW; a także zakupy inwestycyjne w wysokości 25 milionów 549 tysięcy – z przeznaczeniem na zakup sprzętu komputerowego, oprogramowania informatycznego, systemów informatycznych, jak również tworzenie i rozwój e-usług. Przewiduje się dotacje majątkowe w kwocie 4 miliony 136 tysięcy z przeznaczeniem m.in. na finansowanie zadań w ramach

procesu wdrażania Ogólnopolskiej Sieci Edukacyjnej, rozwój systemu teleinformatycznego S46 oraz rozwój publicznej aplikacji mobilnej m-Obywatel. Na finansowanie i współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej przewiduje się kwotę 1 miliarda 611 milionów 551 tysięcy, przy czym z budżetu państwa – 121 miliony 623 tysiące, z budżetu środków europejskich – 1 miliard 489 milionów 928 tysięcy, z czego dla Kancelarii Prezesa Rady Ministrów kwotę 265 milionów 671 tysięcy z przeznaczeniem na realizację projektów w ramach Programu Operacyjnego „Polska cyfrowa”. I tutaj m.in., Szanowni Państwo, są środki na: kampanie edukacyjno-informacyjne na rzecz upowszechniania korzyści z wykorzystania technologii cyfrowych, na projekt „Redukcja kosztów budowy sieci szerokopasmowych”, na projekt „Otwarte dane plus”, „e-Zamówienia – elektroniczne zamówienia publiczne”, „Rozwój systemu rejestrów państwowych”, „Zintegrowana platforma analityczna”, tj. e-Doręczenia – usługa rejestrowanego doręczenia elektronicznego w Polsce, „Wspólna infrastruktura informatyczna państwa”, jak również „Katalogi administracji publicznej”, „Akademia Innowacyjnych Zastosowań Technologii Cyfrowych (AI Tech)”. Ponadto jest tutaj także: Program Operacyjny „Wiedza, edukacja, rozwój”; „Dostępność cyfrowa stron jednostek samorządu terytorialnego – zasoby, szkolenia, walidatory” oraz system zdalnej pracy oraz nauki; Program Operacyjny „Pomoc techniczna” na finansowanie wynagrodzeń pracowników zajmujących się wdrażaniem Programu Operacyjnego „Polska cyfrowa” oraz realizacją zadań Instytucji Otoczenia Umowy Partnerstwa dla tegoż programu.

Ponadto Centrum Projektów Polska Cyfrowa wykorzysta kwotę w wysokości 1 miliarda 349 milionów 880 tysięcy z przeznaczeniem na realizację zadań związanych z pełnieniem funkcji instytucji pośredniczącej w ramach Programu Operacyjnego „Polska cyfrowa”. Na wynagrodzenia zaplanowano środki w wysokości 90 milionów 590 tysięcy, a na pochodne od wynagrodzeń – w wysokości 19 milionów 52 tysięcy. Są to środki na sfinansowanie prognozowanego średniorocznego poziomu zatrudnienia 850 osób, w tym 546 członków korpusu służby cywilnej, 5 osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe, 298 osób nieobjętych

mnożnikowym systemem wynagrodzeń oraz dla 1 funkcjonariusza.

W przedłożonym projekcie budżetu na 2022 r., w części 27 „Informatyzacja” zaprezentowane zostały również plany finansowe instytucji gospodarki budżetowej, czyli Centralnego Ośrodka Informatyki, oraz państwowych funduszy celowych funkcjonujących jako wyodrębnione rachunki bankowe. Chodzi o Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców oraz Fundusz Szerokopasmowy.

Jeżeli chodzi, Szanowni Państwo, o Centralny Ośrodek Informatyki, to plan ujęty w projekcie budżetu na 2022 r. zakładał przychody na poziomie 241 milionów 728 tysięcy. W trakcie prac nad projektem budżetu na bieżący rok w ramach przyjętej poprawki przychody zostały zwiększone o kwotę 161 milionów 669 tysięcy, do kwoty 403 milionów 397 tysięcy. Przychody na 2022 r. oszacowano przede wszystkim na podstawie wartości zakontraktowanych już na ten moment prac, umów zawartych z KPRM, zakładanej kontynuacji umów kończących się w bieżącym roku oraz oszacowanych projektów i zleceń, a także przychodów od kontrahentów zewnętrznych, poza KPRM, w zakresie realizacji zadań związanych z rozwojem, utrzymaniem, serwisem i eksploatacją systemów, takich jak system zarządzania dokumentacją i zadaniami pracowników eDOK, program do ewidencji ludności MikroPESEL oraz Portal Zbiórek Publicznych.

Koszty na 2022 r. zaplanowane pierwotnie w wysokości 241 628 tysięcy zł zgodnie z przyjętą poprawką zostały zwiększone o kwotę 161 milionów 669 tysięcy zł, do kwoty 403 milionów 297 tysięcy. Po stronie kosztów zwiększenie dotyczy głównej pozycji, czyli usług obcych oraz pozostałych kosztów, z tytułu zakupów do odsprzedaży usług, towarów i materiałów do KPRM. W 2022 r. COI przewiduje uzyskanie zysku brutto w kwocie 100 tysięcy zł.

W planie finansowym Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców na 2022 r. stan początkowy planowany jest na poziomie 171 milionów 877 tysięcy zł. Zgodnie z projektem planu prognozowane jest uzyskanie przychodów w wysokości 159 milionów 140 tysięcy zł z takich tytułów jak: przychody z opłat pobieranych za udostępnianie danych, tudzież informacji z centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, przychody z opłat ewidencyjnych oraz odsetek od

środków przekazanych w zarządzanie ministrowi finansów.

Na 2022 r. zaplanowano koszty w wysokości 287 milionów 204 tysięcy zł, w tym na zadania związane z informatyzacją państwa przewidziano 92 miliony 32 tysiące. W planie funduszu znajdują się dotacje na realizację badań bieżących z przeznaczeniem na prowadzenie systemu teleinformatycznego, elektronicznego katalogu marek i typu pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, zintegrowanego z systemem teleinformatycznym, w którym prowadzona jest centralna ewidencja pojazdów, Instytutu Transportu Samochodowego.

Koszty własne będą związane m.in. z: zakupem usług związanych z utrzymaniem, serwisowaniem, eksploatacją, modernizacją i rozwojem SI CEPiK, CEPiK 2.0; zakupem usług w obszarze wykonywania czynności materialno-technicznych związanych z przygotowaniem odpowiedzi zarówno na wnioski, jak i na zapytania kierowane do centralnej ewidencji kierowców i centralnej ewidencji pojazdów; utrzymaniem centrum zapasowego w Bydgoszczy; zakupem usług na wykonywanie ekspertyz, analiz i opinii z zakresu działania SI CEPiK; zakupem usług pocztowych w obrocie krajowym i zagranicznym w zakresie przyjmowania, przemieszczania i doręczenia przesyłek listowych; zakupem usług administrowania zintegrowaną infrastrukturą rejestrów; zakupem usług dotyczących wsparcia centralnej ewidencji kierowców, centralnej ewidencji pojazdów służb; zapewnieniem utrzymania systemu wraz z realizacją dodatkowych zleceń; wykonaniem specjalistycznych ekspertyz prawnych i technicznych; zakupem usług szkoleniowych, materiałowych i wyposażenia.

Zaplanowano też koszty inwestycyjne z przeznaczeniem na dotacje inwestycyjne na prowadzenie systemu teleinformatycznego, elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, zintegrowanego z systemem teleinformatycznym, w którym jest prowadzona centralna ewidencja pojazdów.

Zakupy inwestycyjne przewiduje się m.in. na: budowę i rozwój centralnej ewidencji kierowców 2.0; zakup infrastruktury do Zintegrowanej Infrastruktury Rejestrów; modernizację węzła telekomunikacyjnego; zakup serwerów

oraz urządzeń do obsługi serwerowni; dostawę oprogramowania do monitoringu klasy SIEM i DAM; rozwój centralnej ewidencji pojazdów, w tym na pracę w zakresie rozwoju CEP, budowy i rozwoju CKP oraz rozwoju i modernizacji infrastruktury teleinformatycznej; koncepcję dotyczącą uruchomienia nowego łącza dostępowego dla użytkowników CEPiK – organy rejestrujące i wydające uprawnienia do kierowania pojazdami; realizację koncepcji dotyczącej pracy zdalnej urzędników wydziałów komunikacji, budowę centralnego repozytorium akt pojazdów i akt kierowców. Planowany stan funduszu na koniec roku 2022 wynosi 43 miliony 816 tysięcy.

Fundusz Szerokopasmowy. Stan początkowy planu finansowego tegoż funduszu na rok 2022 planowany jest na poziomie 51 milionów 114 tysięcy zł. Zgodnie z projektem planu prognozowane jest uzyskanie przychodów w wysokości 130 milionów 185 tysięcy z tytułu wpływów z opłat za prawo do wykorzystywania zasobów numeracji oraz wpływów z opłat za prawo do dysponowania częstotliwością.

Na rok 2022 zaplanowano koszty w kwocie 130 milionów 185 tysięcy z przeznaczeniem na: dotacje na realizację zadań ministra właściwego do spraw informatyzacji w obszarze informatyzacji państwa; koszty własne na zakup usług, w tym na informację i promocję dotyczącą interwencji ze środków funduszu; wynagrodzenia bezosobowe, w szczególności związane z pozyskaniem ekspertów oceniających wnioski o dofinansowanie, które zostaną złożone w kolejnych interwencjach podejmowanych w ramach przedmiotowego funduszu; koszty inwestycyjne związane z wypłatami beneficjentom interwencji podejmowanych ze środków funduszu, takim jak gminy, przedsiębiorcy telekomunikacyjni, placówki ochrony zdrowia, co służy dalszemu przeznaczeniu środków na wydatki inwestycyjne, w szczególności budowę sieci szerokopasmowych i wykonywanie przyłączy telekomunikacyjnych.

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Dziękuję...)*

Planowany stan funduszu na koniec 2022 r. wyniesie 51 milionów 114 tysięcy zł.

Ponadto w rezerwie celowej, część 83 w poz. 43 „Finansowanie inicjatywy Wspólna Infrastruktura Informatyczna Państwa” zaplanowane zostały środki w wysokości 3 milionów zł na inicjatywę Wspólna Infrastruktura Informatyczna Państwa, w ramach której środki zostaną

przeznaczone na rozbudowę i utrzymanie dedykowanej infrastruktury centrum przetwarzania danych oraz licencje oprogramowania niezbędnego do świadczenia usług w ramach Wspólnej Infrastruktury Informatycznej Państwa. Zakup ten wynika z prognozy popytu na usługi oferowane w ramach środowiska produkcyjnego Rządowej Chmury Obliczeniowej.

W rezerwie celowej w poz. 56 „Rezerwa na zmiany systemowe i niektóre zmiany organizacyjne, w tym nowe zadania” zaplanowano środki w wysokości 70 milionów 432 tysięcy z przeznaczeniem na zadania związane z cyberbezpieczeństwem, w tym ze skutkami wejścia w życie w trakcie bieżącego roku procedowanej ustawy o zmianie ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa oraz niektórych innych ustaw.

Szanowny Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, po tym krótkim przedstawieniu zwracam się z prośbą o przyjęcie przez Wysoką Komisję budżetu na rok 2020 w zakresie części 27 „Informatyzacja”. Dziękuję bardzo za uwagę.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Szanowna Pani Dyrektor, bardzo dziękuję za wyczerpujące...

*(Głos z sali: Ale krótkie.)*

...informacje dotyczące tej części budżetowej. Pani dyrektor była również uprzejma wspomnieć o części budżetowej dotyczącej Urzędu Komunikacji Elektronicznej.

Jest z nami pan prezes Krzysztof Dyl, który omówi część budżetową dotyczącą Urzędu Komunikacji Elektronicznej.

Proszę uprzejmie, Panie Prezesie.

**ZASTĘPCA PREZESA  
URZĘDU KOMUNIKACJI ELEKTRONICZNEJ  
KRZYSZTOF DYL**

Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowne Panie i Panowie Senatorowie!

Bardzo dziękuję za możliwość przedstawienia w skrócie planowanych dochodów i wydatków Urzędu Komunikacji Elektronicznej na 2022 r.

Urząd Komunikacji Elektronicznej planuje dochody na poziomie 4 miliardów 823 milionów



721 tysięcy zł. Główną pozycję w zaplanowanych dochodach budżetowych stanowią opłaty za prawo do dysponowania częstotliwościami. Zaplanowane są one w wysokości 4 miliardów 382 milionów 399 tysięcy zł, z czego wpływy z rezerwacji częstotliwości oszacowano na 4 miliardy 124 miliony 645 tysięcy zł. Wpływy z dystrybucji pasma 3480–3800 Mhz są planowane na poziomie 1 miliarda 914 milionów, natomiast wpływy z pasma 800 Mhz planowane są na poziomie 914 milionów zł.

Ponadto w 2022 r. nastąpi prawdopodobnie odnowienie rezerwacji na terenie całego kraju dla 2 przedsiębiorców. Jeżeli złożą oni odpowiednie wnioski, planowany jest wpływ na poziomie 1 miliarda 296 milionów 654 tysięcy zł. Jeżeli chodzi o wydatki budżetowe, to w projekcie budżetu zaplanowano je w wysokości 127 milionów 470 tysięcy zł, co stanowi ok. 2,6% planowanych dochodów na rok 2022. Kwota ta obejmuje wydatki bieżące w wysokości 98 milionów 968 tysięcy zł i wydatki majątkowe w kwocie 7 milionów 910 tysięcy zł. Jeżeli chodzi o wydatki bieżące, to przedstawię je tak pokrótce. Wynagrodzenia osobowe członków korpusu służby cywilnej to 48 milionów 349 tysięcy zł. Jeżeli chodzi o grupę wydatków bieżących, to jest to 25 milionów 284 tysiące zł. Do głównych należą: wydatki ponoszone z tytułu opłat czynszowych za wynajem pomieszczeń biurowych, wydatki ponoszone z tytułu wzorcowania aparatury pomiarowej i utrzymania systemów użytkowanych przez Urząd Komunikacji Elektronicznej, opłaty za zużycie energii i wody w siedzibie centrali i 15 delegaturach urzędu, wydatki na utrzymanie systemu łączności pomiędzy sieciami lokalnymi czy na zakup analiz, ekspertyz i opinii, które są niezbędne do realizacji podstawowych zadań prezesa. Zaplanowane zostały usługi remontowe w kwocie 600 tysięcy zł, podróże służbowe krajowe i zagraniczne w kwocie 1 miliona zł, z czego 500 tysięcy przeznaczonych jest na podróże krajowe. W większości jest to związane z realizowanymi zadaniami kontrolnymi w obszarze telekomunikacji i poczty, a także zadaniami wykonywanymi w oparciu o ustawę o systemie oceny zgodności czy ustawę o kompatybilności elektromagnetycznej.

Jeżeli chodzi o wydatki majątkowe, to w ramach przyznanej kwoty urząd zaplanował wydatki majątkowe w wysokości 7 milionów 940 tysięcy zł. Związane są one z przebudową

zapasowego centrum przetwarzania danych w Boruczy, a także remontem siedzib delegatur w Rzeszowie i Wrocławiu. Jeżeli chodzi o wydatki związane z projektami realizowanymi ze środków unijnych, to w 2022 r. urząd zaplanował wydatki w kwocie 20 milionów 503 tysięcy zł. Kwota powyższa dotyczy 6 projektów realizowanych przez Urząd Komunikacji Elektronicznej w ramach Programu Operacyjnego „Polska cyfrowa”. Szczegółowe informacje państwo i Wysoka Komisja otrzymaliście w materiałach.

Szanowny Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, uprzejmie proszę o pozytywne zaopiniowanie planu budżetu Urzędu Komunikacji Elektronicznej na 2022 r. Dziękuję ślicznie.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję. Serdecznie dziękuję, Panie Prezesie.

Czy są jakieś uwagi ze strony państwa senatorów? Nie ma.

Przechodzimy do kolejnego załącznika. Załącznik nr 12 – Plan finansowy Centralnego Ośrodka Informatyki przedstawi pan dyrektor Przemysław Koch.

**DYREKTOR  
CENTRALNEGO OŚRODKA INFORMATYKI  
PRZEMYSŁAW KOCH**

Dzień dobry, Szanowni Państwo.

Jeśli chodzi o plan finansowy Centralnego Ośrodka Informatyki na rok 2022, to założyliśmy przychody na poziomie 403 milionów 397 tysięcy zł. Są to głównie przychody netto z prowadzonej sprzedaży w kwocie 403 milionów 279 tysięcy zł i pozostałe przychody wynikające z tytułu odsetek od depozytów ministra finansów w kwocie 100 tysięcy zł.

Jeżeli chodzi o koszty ogółem Centralnego Ośrodka Informatyki, to na rok 2022 są one oszacowane na poziomie 403 milionów 297 tysięcy zł. Są w tym koszty funkcjonowania Centralnego Ośrodka Informatyki na poziomie 218 milionów 529 tysięcy zł, gdzie są takie pozycje jak amortyzacja, usługi obce, wynagrodzenia pracowników, składki i pozostałe koszty funkcjonowania. Pozostałe koszty są na poziomie 184 milionów

768 tysięcy zł. To jest w skrócie plan finansowy Centralnego Ośrodka Informatyki na rok 2022. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo. Dziękuję serdecznie, Panie Dyrektorze.

Nie ma uwag.

Szanowni Państwo, przystępujemy do puenty dzisiejszego posiedzenia komisji. O podsumowanie, o ogólną informację dotyczącą innych zapisów budżetu na rok 2022, zgodnie z przedmiotowym zakresem działania komisji, w tym rezerw celowych itd., itd., prosiłbym bardzo panią dyrektor Aleksandrę Szwemberg.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU  
FINANSOWANIA SFERY GOSPODARCZEJ  
W MINISTERSTWIE FINANSÓW  
ALEKSANDRA SZWEMBERG**

Dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo! Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Przedstawię informację na temat rezerw celowych z zakresu właściwości komisji, które nie zostały jeszcze omówione przez dysponentów. Są to 2 pozycje. Pierwsza pozycja to poz. 5 „Uzupełnienie środków dla Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”. Rezerwę tę zaplanowano w wysokości 200 milionów zł, zgodnie z zapotrzebowaniem zgłoszonym przez ministra infrastruktury. Druga to rezerwa celowa, poz. 41 „Uzupełnienie wydatków na gospodarkę nieruchomościami”. Rezerwę tę zaplanowano w wysokości 25 milionów 895 tysięcy zł. Planuje się, że środki tej rezerwy zostaną przekazane do wojewodów na uzupełnienie wydatków na gospodarkę nieruchomościami, w tym głównie na finansowanie zadań z zakresu administracji rządowej realizowanych przez powiaty, m.in. na sfinansowanie kosztów sporządzania przez rzeczoznawców majątkowych operatów szacunkowych określających wartość gruntów przejmowanych pod drogi publiczne, regulowanie stanu prawnego nieruchomości Skarbu Państwa i gospodarowanie nieruchomościami przyjętymi

do zasobu Skarbu Państwa. Bardzo dziękuję i uprzejmie proszę o pozytywną opinię dla tej części budżetowej.

Jeżeli chodzi o część 85... Przedstawię budżet państwa w zakresie działów 600, 700 oraz 710 w części 85, dotyczącej wojewodów.

W dziale 600 „Transport i łączność” dochody zostały zaplanowane w wysokości 7 milionów 504 tysięcy zł. Są to przede wszystkim wpływy z najmu i dzierżawy składników majątkowych na przejściach granicznych oraz opłat związanych z realizacją zadań zleconych jednostkom samorządu terytorialnego. Wydatki w tym dziale zostały zaplanowane w kwocie 902 milionów 431 tysięcy zł i są przeznaczone przede wszystkim na: krajowe przewozy pasażerskie autobusowe – kwota 635 milionów 994 tysięcy; sfinansowanie ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów; wydatki bieżące i majątkowe na przejściach granicznych w łącznej wysokości 161 milionów 789 tysięcy zł; działalność Inspekcji Transportu Drogowego w łącznej kwocie 99 milionów 549 tysięcy zł.

W dziale 700 „Gospodarka mieszkaniowa” dochody zaplanowano w kwocie 1 miliarda 317 milionów 670 tysięcy zł. Są to głównie dochody z tytułu gospodarowania przez starostów gruntami i nieruchomościami należącymi do Skarbu Państwa. Wydatki w tym dziale zaplanowano w wysokości 193 milionów 144 tysięcy. Są to przede wszystkim wydatki na administrowanie zasobem nieruchomości Skarbu Państwa, wyceny nieruchomości Skarbu Państwa dla celów aktualizacji opłat za użytkowanie wieczyste i trwałe zarząd, regulowanie stanów prawnych nieruchomości, wypłaty odszkodowań, sporządzanie operatów szacunkowych i tego typu zadania.

W dziale 710 „Działalność usługowa” dochody zaplanowano w wysokości 18 milionów 391 tysięcy zł. Głównymi źródłami dochodów są grzywny, mandaty i inne kary pieniężne, a także opłaty legalizacyjne nakładane przez powiatowe i wojewódzkie inspektoraty nadzoru budowlanego. Wydatki w tym dziale zaplanowano w wysokości 472 milionów 894 tysięcy zł. W trakcie prac nad ustawą budżetową w Sejmie wydatki w tym dziale zostały zwiększone o 30 milionów zł z przeznaczeniem na zwiększenie wynagrodzeń dla członków korpusu służby cywilnej zatrudnionych w powiatowych inspektoratach nadzoru budowlanego. Wydatki będą przeznaczone

na: funkcjonowanie nadzoru budowlanego – 329 milionów 777 tysięcy zł, zadania z zakresu geodezji i kartografii – 122 miliony 539 tysięcy zł, zadania z zakresu cmentarzy – 14 milionów 694 tysiące zł. Są to dotacje celowe na zadania realizowane przez gminy w porozumieniu z organami administracji rządowej, związane z utrzymaniem, remontami oraz konserwacją kwater i cmentarzy wojennych.

Bardzo dziękuję i uprzejmie proszę o pozytywną opinię dla tej części i działań budżetu.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję serdecznie, Pani Dyrektor.

Czy państwo senatorowie mają jakieś uwagi do wystąpienia pani dyrektor Schwemberg? Nie.

Szanowni Państwo... Czy pan mecenas ma jakieś uwagi? Biuro Legislacyjne również nie ma uwag.

Chciałbym złożyć wniosek o podjęcie uchwały rekomendującej przyjęcie ustawy budżetowej na rok 2022 w częściach właściwych przedmiotowemu zakresowi działania komisji bez poprawek.

Kto jest za przyjęciem tej opinii?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

No, jesteśmy w trakcie głosowania, więc w tej chwili nie bardzo można. To po głosowaniu.

Kto jest za?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

4 głosy za, 1 – przeciw i 2 senatorów się wstrzymało.

Opinia wydana przez komisję jest pozytywna.

Szanowni Państwo, ponieważ w trakcie głosowania zgłaszał się pan senator Lamczyk, pozwólcmy mu się wypowiedzieć.

*(Senator Stanisław Lamczyk: Nie, dziękuję bardzo. To przypadek, tak że dziękuję bardzo.)*

Czyli przez przypadek...

*(Senator Stanisław Lamczyk: Tak. Dziękuję bardzo.)*

Dziękujemy serdecznie, Panie Senatorze.

Szanowni Państwo, punkt pierwszy, dotyczący opiniowania ustawy budżetowej na rok 2022, mamy za sobą. Dziękuję serdecznie wszystkim naszym gościom.

Ogłaszam 5 minut przerwy, abyśmy mogli organizacyjnie przygotować się do punktu

drugiego. Pan minister Weber jest cały w napięciu, jak widzę.

*(Przerwa w obradach)*

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo, przepraszam, że nie dotrzymałem terminu 5-minutowej przerwy.

Przystępujemy w tej chwili do omawiania kolejnego punktu, czyli ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw.

Pan minister zechce nam ją pokrótce przedstawić.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw ma na celu wdrożenie przepisów pakietu mobilności, czyli unijnego dokumentu składającego się z szeregu przepisów, które regulują, a w ocenie rządu, niestety, ograniczają kwestie organizacji transportu drogowego, transportu ciężkiego w Unii Europejskiej. Od razu trzeba przyznać, że w przyjętej formule pakiet mobilności w mocny sposób nam doskwiera, jeżeli chodzi o możliwość funkcjonowania polskich firm transportowych na terenie Unii Europejskiej. Polski rząd jednoznacznie stoi na tym stanowisku od samego początku i zwraca uwagę na złamanie zasady równego dostępu do rynku, zwraca uwagę na dyskryminację przewoźników z Europy Środkowej oraz na próbę w inny niż konkurencyjny sposób zablokowania polskim przewoźnikom dalszego rozwoju. Pomimo szkodliwego wpływu pakietu mobilności na branżę transportową po kilkuletniej batalii przepisy te zostały ostatecznie przez Parlament Europejski, a wcześniej przez Komisję Europejską uchwalone. Stało się to dokładnie 31 lipca 2020 r. Tego dnia przepisy zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Polska nie zaakceptowała wstępnego porozumienia Rady i Parlamentu Europejskiego

oraz Komisji Europejskiej w sprawie przepisów dotyczących rynkowej i socjalnej części pakietu mobilności I. Podstawowe zarzuty Polski do tego dokumentu to: zastosowanie do kierowców przepisów o delegowaniu pracowników; ograniczenie wykonywania przewozów kabotażowych poprzez wprowadzenie 4-dniowego okresu karencji; całkowity zakaz odbierania w kabinie regularnego tygodniowego odpoczynku; dodanie, w ramach kryteriów siedziby, odniesienia do kierowców normalnie umiejscowionych w centrum operacyjnym państwa członkowskiego siedziby; obowiązek powrotu pojazdu do państwa członkowskiego siedziby przewoźnika co 8 tygodni.

Polska stoi na czele grupy państw składających skargi na przepisy pakietu mobilności I. Ostatecznie skargi na przepisy pakietu mobilności złożyło 7 państw. Oprócz naszego kraju są to również Bułgaria, Cypr, Litwa, Malta, Rumunia i Węgry. Dzięki naszym staraniom i naszej aktywności Łotwa i Estonia przyłączyły się do skargi złożonej przez nasz kraj.

Wdrażając przepisy pakietu mobilności do krajowego porządku prawnego, Ministerstwo Infrastruktury starało się w stopniu niezbędnym dokonać wskazanej implementacji. Byliśmy otwarci na argumenty zgłaszane przez środowisko przewoźników drogowych i w trakcie konsultacji publicznych uwzględniliśmy większość uwag, które były kierowane przez środowisko, w sposób znaczący zmieniając podejście do regulacji pakietu mobilności.

Krótko przedstawiając najważniejsze kwestie związane z tymi przepisami, podzielię je na 3 punkty. Będą one związane z wdrożeniem poszczególnych dokumentów, czyli 2 dyrektyw i 1 rozporządzenia.

Zacznę od dyrektywy o nrze 2020/1057. Jesteśmy zobowiązani do wprowadzenia tych przepisów do 2 lutego br. Przedmiotowa dyrektywa nakłada na polskich przewoźników wykonujących międzynarodowy transport drogowy obowiązek rozliczania wynagrodzeń kierowców zgodnie z zasadami obowiązującymi na terenie kraju przyjmującego, uznając przedstawicieli tej grupy zawodowej za pracowników delegowanych. Zgodnie z przepisami tej dyrektywy pracownikowi delegowanemu za czas pracy wykonanej za granicą przysługiwać będzie pełne wynagrodzenie określone przepisami obowiązującymi w kraju przyjmującym. Jednocześnie zwrot

kosztów podróży, wypłacany w postaci diet i ryczałtów, nie będzie mógł być uwzględniany jako składnik wynagrodzenia. W tym celu zaproponowano w projektowanej ustawie odejście od podróży służbowej kierowców w transporcie międzynarodowym. Aby złagodzić znaczny wzrost kosztów pracy kierowców z tego tytułu, resort infrastruktury zaproponował rozwiązanie, które pojawiło się w toku konsultacji publicznych, zakładające wprowadzenie nowego modelu wynagradzania kierowców wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Propozycja ta zrównuje sytuację kierowców w transporcie międzynarodowym z sytuacją innych polskich pracowników wykonujących swoją pracę poza granicami kraju, którzy dzisiaj mogą korzystać z ulg w zakresie obliczania podstawy składek na ubezpieczenia społeczne, i emerytalne, i rentowe, oraz podatku dochodowego od osób fizycznych. To pierwsza dyrektywa.

Druga dyrektywa to... Przepraszam, druga sprawa to rozporządzenie o nrze 2020/1055. Te przepisy mają wejść w życie 20 maja br. Nakładają one na przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołu pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 t i nie przekracza 3,5 t, obowiązki dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Wykonywanie tego rodzaju przewozów będzie wymagało posiadania przez przewoźnika zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej.

Kwestia trzecia to rozporządzenie o nrze 2020/1054. Zawiera ono propozycje zmian załączników do ustawy o transporcie drogowym mających na celu uporządkowanie systemu sankcji w transporcie drogowym. Zmiany te mają na celu zapewnienie poprawy skuteczności, efektywności i spójności egzekwowania przepisów prawa Unii Europejskiej z zakresu transportu drogowego oraz zapewnienie wzmocnienia uczciwej konkurencji na rynku przewozów drogowych.

To są kwestie zasadnicze, które są związane z ustawą. Chcę podziękować środowisku przewoźników za dyskusje, za konsultacje, które odbywały się w ciągu ostatnich kilku miesięcy. One faktycznie były potrzebne i ich wynikiem jest właśnie ta ustawa. Ustawa została przyjęta przez Sejm pod koniec poprzedniego roku zdecydowaną większością głosów. Jeżeli dobrze pamiętam,

402 parlamentarzystów zagłosowało za przyjęciem ustawy. Z jednej strony ma ona wymiar implementacyjny, a z drugiej strony w najmniejszy, jak tylko się dało, sposób powoduje wzrost kosztów po stronie polskich przewoźników drogowych. Proszę Wysoką Komisję o pozytywną opinię do ustawy.

Jeszcze jedno zdanie. W trakcie dyskusji na posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury zobowiązałem się do tego, aby przygotować poprawki do projektu. Przygotowaliśmy wspólnie 11 poprawek, które mają na celu ograniczenie kar, sankcji nakładanych za łamanie przepisów prawa w zakresie transportu drogowego, czyli skoncentrowanie się tylko na tych karach, które są bezpośrednim wynikiem wdrożenia przepisów związanych z pakietem mobilności, a także ograniczenie ich wysokości. To jest pierwsza sprawa.

Druga, zasadnicza sprawa to zmniejszenie liczby miejsc postojowych w bazie eksploatacyjnej z 1/2 do 1/3 po to, aby nie nakładać tego obowiązku na polskich przewoźników drogowych w taki nadmiarowy sposób.

Pozostałe zmiany mają charakter wynikowy. Są mniejszej wagi, są drobniejsze, zostały wprowadzone na wniosek Inspekcji Transportu Drogowego, która będzie odpowiedzialna za egzekwowanie przepisów, jeżeli chodzi zarówno o prowadzenie działalności gospodarczej, jak i wykonywanie samego transportu na polskich drogach.

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu za przyjęcie tych poprawek, zgłoszenie ich tutaj i zaproponowanie do wdrożenia przedmiotowej ustawy. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Szanowni Państwo, aby usprawnić procedowanie ustawy, tak jak pan minister był uprzejmy wspomnieć, pozwolę sobie przejąć te poprawki. Tak jak zostało wspomniane, one przede wszystkim zmieniają definicję bazy eksploatacyjnej i umożliwiają wyznaczenie osoby fizycznej do wykonywania zadań zarządzającego transportem. Odstępują też od podwyższania kar pieniężnych określonych w załącznikach do ustawy. Jeżeli państwo... Propozycję poprawki złożył również senator Bury, z tego co...

(*Senator Ryszard Świlski: Panie Przewodniczący, w kwestii formalnej. My nie dostaliśmy tych poprawek, nawet nie znamy ich treści, więc...*)

One są na serwerze.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

(*Senator Ryszard Świlski: Ale my nawet nie mieliśmy informacji o tym, że są na serwerze.*)

Już, Panie Senatorze. Zanim przystąpimy do omawiania poprawki pana senatora Burego, pan minister zechce się odnieść do tych 11 zgłoszonych poprawek i przybliżyć to, o co pytał pan senator Świlski.

(*Głos z sali: A opinia ustna...*)

Tak, tak. Oczywiście będzie opinia.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Wszystkie po kolei? Tego materiału trochę jest.*)

Niech pan minister przedstawi enumeratywnie każdą z nich, tak żeby nasi goście słyszeli.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Dobrze.

Poprawka nr 1. Może odniosę się do samego uzasadnienia. Zgodnie z art. 3 rozporządzenia WE nr 1071/2009 przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego musi m.in. spełnić wymóg posiadania rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskich. Propozycja poprawki ma na celu doprecyzowanie przepisu przez wskazanie, że baza eksploatacyjna to jest miejsce będące w dyspozycji przedsiębiorcy, przystosowane do prowadzenia działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły. Jednocześnie w celu uniknięcia wątpliwości wynikających z przepisów art. 8 ust. 8a, art. 9 ust. 2 i art. 12 rozporządzenia o nrze 561/2006 w definicji bazy eksploatacyjnej przewiduje się odwołanie się wprost do centrum operacyjnego pracodawcy, o którym mowa w rozporządzeniu. Mając na uwadze, że art. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zawiera słownik pojęć użytych w ustawie, zdecydowano, że wymogi dotyczące bazy eksploatacyjnej zostaną określone w odrębnym przepisie, tj. w art. 5 ust. 2c i 2d, co jest zgodne z systematyką przyjętą w wymienionej ustawie.

Informacyjnie powiem, że poprawka nr 1 powinna być przegłosowywana razem z poprawką

nr 2, która dokonuje zmiany w art. 5 ustawy o transporcie drogowym poprzez dodanie ust. 2c obligującego przedsiębiorcę transportowego do posiadania bazy eksploatacyjnej o określonej parametrach, tj. mieszczącej minimum 1/3 posiadanych przez danego przewoźnika pojazdów. Poprawka nr 1 i poprawka nr 2 dotyczą bazy eksploatacyjnej.

Poprawka nr 3 dotyczy art. 1 i dodania pktu 8a. Art. 7c otrzymuje brzmienie: przedsiębiorca może bez wyznaczania zarządzającego transportem, spełniającego warunki, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia o nrze 1071/2009, w drodze umowy wyznaczyć osobę fizyczną uprawnioną do wykonywania zadań zarządzającego transportem w jego imieniu, jeżeli osoba ta spełni warunki, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia o nrze 1071/2009.

Uzasadnienie. Pkt 8 preambuły do rozporządzenia o nrze 1071/2009 stanowi, że osoby zwane dalej zarządzającymi transportem powinny w sposób rzeczywisty i ciągle zarządzać operacjami transportowymi przedsiębiorców zajmujących się transportem drogowym. Przepisy ustawy o transporcie drogowym w pełni nie precyzują kwestii dotyczących zasad wyznaczania zarządzającego transportem, gdyż w tym zakresie stosuje się bezpośrednio przepisy art. 4 ust. 1 rozporządzenia WE o nrze 1071/2009. W art. 7c ustawy o transporcie drogowym dokonano zmiany polegającej na umożliwieniu wyznaczania osoby fizycznej do wykonywania zadań zarządzającego transportem zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia o nrze 1071/2009 wszystkim przedsiębiorcom, a nie jak dotychczas tylko mikroprzedsiębiorcom.

Poprawka nr 4: w art. 1 pkt 34 lit. b, w art. 83 w ust. 3a wyrazy „art. 7 ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2 i 4” zastąpić wyrazami „art. 7 ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2”. Dodawane ust. 3a i 3b do art. 83 zakładają, że organy wydające uprawnienia upoważniające przedsiębiorców do wykonywania transportu drogowego w terminach określonych w tych ustępach przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje o wydanych przez te organy uprawnieniach dotyczących wykonywania transportu drogowego. W art. 83 ust. a, dotyczącym uprawnień wydawanych przez starostów, błędnie wskazano odwołanie do art. 7 ust. 4 pkt 4, który dotyczy licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewoźnie osób, wydawanej przez

głównego inspektora transportu drogowego. Z tego względu należy usunąć to odniesienie.

Poprawka nr 5 dotyczy redukcji, czyli zmniejszenia, sankcji finansowych, a także ich ograniczenia i skupienia się tylko na tych, które wynikają z pakietu mobilności.

Podobnie jest w przypadku poprawki nr 6 oraz poprawki nr 7.

Poprawka nr 8 dotyczy ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o czasie pracy kierowców. Propozycja ta ma na celu utrzymanie zasad określonych w art. 25 ust. 1a i 1b w dotychczasowym brzmieniu ustawy o czasie pracy kierowców, a także zapewnienie zgodności ustawy o czasie pracy kierowców z przepisami kodeksu pracy, w szczególności z art. 149 §2.

Poprawka nr 9 dotyczy art. 2. Po pkt 7 proponujemy dodać pkt 7a w brzmieniu: w art. 27 ust. 1 otrzymuje brzmienie: okresy przerw w prowadzeniu pojazdów, o których mowa w art. 7 rozporządzenia nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 umowy AETR, zalicza się do czasu dyżuru, o którym mowa w art. 9 ust. 6. Jeżeli chodzi o uzasadnienie, to powiem, że od początku obowiązywania ustawy o czasie pracy kierowców wątpliwości budził sposób rozliczania dyżurów wynikających z przerw w prowadzeniu pojazdu. Z art. 27 ust. 1 ustawy wynika, że okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 umowy AETR, zalicza się do czasu dyżurów, o którym mowa w art. 9. Przepis ten nie pozwala rozstrzygnąć, czy wynagrodzenie za czas takiego dyżuru powinno być wyliczane zgodnie z art. 8 ust. 5 czy art. 9 ust. 6 ustawy, a różnica jest istotna – jest to albo 100%, albo 50% wynagrodzenia. W praktyce pracodawcy płacą za takie dyżury 50% wynagrodzenia, odnosząc się do art. 9 ust. 2 ustawy, aby zachować spójność rozliczenia wszystkich przerw, z jakich korzystają kierowcy, i rozliczać je w jednakowy sposób. Powyższe działanie nie ma jednak wprost oparcia w przepisie, gdyż art. 27 ust. 1 ustawy odsyła do art. 9 jako całości, a nie do konkretnych ustępów. W tym zakresie proponuje się zatem uszczegółowienie przepisów. Takie uregulowanie zostało wprowadzone w zmianie do art. 31b ust. 3 wspomnianej ustawy, jednak będzie ono miało zastosowanie jedynie do kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km.

Poprawka nr 10 jest związana z przepisem przejściowym i ma na celu zapewnienie odpowiedniego okresu umożliwiającego aktualnie funkcjonującym przewoźnikom spełnienie nowych warunków dotyczących posiadania bazy eksploatacyjnej do końca 2022 r.

Ostatnia poprawka dotyczy zmiany w art. 17 pkt 2 ustawy i odnosi się do terminu wejścia w życie przepisu zawartego w art. 32b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dotyczy ona dokumentów, które należy dołączyć do składanego wniosku o wydanie świadectwa kierowcy. Cała zmiana art. 1 pkt 18 powinna wejść w życie w tym samym terminie. Jest to dokonywane przez przedmiotową poprawkę. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Prosiłbym w tej chwili senatora Burego, aby przedstawił swoją poprawkę.

**SENATOR**  
**JACEK BURY**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Poprawki, które zaprezentował tutaj pan minister, są kierunkowo dobre i cieszę się, że pojawiły się one przy współpracy ze środowiskiem przewoźników.

Ja mam jeszcze jedną propozycję. Jest to ustawa dostosowująca nasze realia prawne do pakietu mobilności, do ustaleń, które musimy zaakceptować i które jako Polska właściwie zaakceptowaliśmy w ramach współpracy w Unii Europejskiej, ale jest to zmiana dosyć rewolucyjna, obciążająca przewoźników wieloma kosztami i tworząca nowe wyzwania, jeżeli chodzi o przepisy i prowadzenie wszelkich rozliczeń. Chcę złożyć jeszcze jedną poprawkę, dodatkową poprawkę, która ma na celu zabezpieczenie przewoźników – nie tylko przewoźników, ale także podmiotów odbierających i wysyłających – przed karaniem w okresie 6 miesięcy od wejścia w życie ustawy, czyli w tym przypadku, mam nadzieję, od 2 lutego, jeżeli dany podmiot sam zauważy błąd i złoży właściwą korektę. Chodzi

o to, żeby w tym nowym prawie była możliwość autokorekty, która nie będzie pociągała za sobą obciążeń finansowych w postaci mandatów, kar czy odsetek. Nie mówię tutaj o świadomym działaniu, tylko o działaniu niezamierzonym, które zostanie skorygowane przez samego zainteresowanego. Myślę, że to by trochę uspokoiło środowisko i pokazałoby dobrą wolę ustawodawcy, pokazałoby, że nie chodzi tutaj o tak zwane wsadzenie kogoś na minę, tylko o współpracę. Chodzi o to, żebyśmy mogli to prawo dobrze zaimplementować, bo jest ono dosyć skomplikowane i jest wyzwaniem, żebyśmy nie mieli takiej sytuacji jak kiedyś, pamiętam, przy VAT czy teraz przy Polskim Ładzie, kiedy mamy duże niejasności i możemy z tego powodu cierpieć.

Poprawka brzmi w sposób następujący. Po art. 11 dodaje się art. 11a w brzmieniu: w okresie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, w przypadku gdy odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający lub przewoźnik sam poinformował właściwy organ o stwierdzonych nieprawidłowościach w dokumentacji, związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą, i dokonał stosownej korekty, organ odstępuje od nałożenia kary pieniężnej. Taką poprawkę chciałbym zaproponować. Mam nadzieję, że Wysoka Komisja ją zaakceptuje. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.

Szanowni Państwo, ja mam taką propozycję, zanim poprosimy o opinię Biura Legislacyjnego, aby w tej kwestii... Jeżeli są kwestie dotyczące samej ustawy, jeżeli państwo senatorowie zechcą zabrać głos, to proszę uprzejmie.

Proszę uprzejmie, senator Rotnicka.

**SENATOR**  
**JADWIGA ROTNICKA**

Ja generalnie... Trudno mi się wypowiadać co do meritum samej sprawy, ale jestem zaskoczona sposobem procedowania. Nie wiem, może 20 minut przed posiedzeniem komisji przyszła informacja, że będą dostarczone materiały, a nie poprawki. Jest różnica między materiałem a poprawką. Ja nie czuję się, powiem szczerze,

przygotowana do tego, żeby merytorycznie rozmawiać na temat poprawek, tym bardziej że jest ich dosyć dużo. Chyba by było potrzeba trochę więcej czasu. Dziękuję. To jest taka uwaga.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Pani Senator. Zgadzam się z panią, że ten okres jest krótki. Myślę, że dla dobra środowisk transportowców... Skoro te poprawki tak późno wpłynęły, przystąpiliśmy do procedowania ich, aby tego nie odkładać, aby nie przyjmować ustawy... Ona, według mnie i tak jak tu wspomniał pan senator Bury, dla środowiska jest korzystniejsza z poprawkami.

*(Brak nagrania)*

**PREZES ZARZĄDU  
ZWIĄZKU PRACODAWCÓW  
„TRANSPORT I LOGISTYKA POLSKA”  
MACIEJ WROŃSKI**

Maciej Wroński, Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!

Bardzo prosimy o uwzględnienie poprawek zgłoszonych przez stronę rządową. One są wynikiem kompromisu. Można by oczywiście nad nimi jeszcze długo dyskutować, czy mają być zapisane tak, a nie inaczej, czy te kary mają być takie, a nie inne, ale tak naprawdę część przepisów nowej ustawy jest nam bardzo potrzebna, bo 2 lutego wchodzi przepisy pakietu mobilności. W związku z tym, a także biorąc pod uwagę – zgodnie z obietnicami pana ministra Webera – że będzie jeszcze kolejna ustawa, która będzie wdrażała rozporządzenie nr 403, ja mam nadzieję, że będzie możliwość skorygowania tutaj pewnych zapisów. Tak że przynajmniej my jako Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” jesteśmy za przyjęciem poprawek zgłoszonych przez rząd.

Jeśli chodzi o poprawki zaproponowane przez pana senatora Jacka Burego, to ta dotycząca tzw. abolicji, jak my to nazywamy, czy pewnego okresu, który by uwzględniał możliwość nawet takich ludzkich pomyłek, bo chociażby nie mamy gotowego oprogramowania... Po prostu

2 czy 3 miesiące potrwa, zanim w naszych firmach wdrożymy prawidłowo naliczające oprogramowanie. A weźcie państwo pod uwagę, że czasami w firmach zatrudniamy nawet po 500 czy 600 kierowców. I teraz liczenie tego wszystkiego na piechotę może spowodować błędy. Jeżeli przepuścimy to później przez oprogramowanie, to zobaczymy, gdzie popełniliśmy błędy. I w związku z tym my się zobowiązujemy po tym okresie abolicyjnym ewentualne niedopłaty w składkach ZUS czy niedopłaty w zaliczkach na podatek dochodowych rozliczyć, ale nie chcielibyśmy być karani w tym czasie za składanie, że tak powiem, deklaracji, które nie do końca były zgodne z obowiązującym prawem, za płacenie składek na ubezpieczenie społeczne, które też nie do końca odpowiadają obowiązującemu prawu i za to samo w odniesieniu do zaliczek na podatek dochodowy. W związku z tym taki okres przejściowy by nam się przydał.

Ja nie jestem w stanie powiedzieć, czy akurat brzmienie poprawki zaproponowanej przez pana senatora Jacka Burego to zapewnia, ale, jak rozumiem, państwo jeszcze możecie to zmodyfikować i ewentualnie za zgodą rządu... Może rząd by to zaakceptował i też przedstawił jakieś swoje przemyslenia co do tego przed posiedzeniem senackim.

A jeśli chodzi o drugą poprawkę, dotyczącą wejścia w życie, to powiem szczerze, że ja mam tutaj spore wątpliwości. Dlaczego? Tak naprawdę mamy różnego rodzaju przewozy. Przy przewozach bilateralnych rzeczywiście takie odroczenie wejścia w życie art. 2 w tych punktach byłoby dobre, ale nie mamy tylko i wyłącznie przewozów bilateralnych, bo część przewoźników wykonuje jednocześnie i przewozy bilateralne, i tzw. *cross-trade and cabotage* objęte delegowaniem. I tutaj tak naprawdę nowe zasady wynagradzania, wynikające z pakietu mobilności, zaczną obowiązywać od 2 lutego. Jeżeli nałożymy na to po prostu stare przepisy, to może być problem. I teraz jestem, powiem szczerze, w kropce, bo wiem, że część przewoźników chciałaby np. odroczenia, a inni nie, ale wydaje mi się, że w sumie więcej szkody narobimy, jeżeli nakażemy przewoźnikom wykonującym *cross-trade and cabotage* płacić za diety i ryczałty za podróż służbową, bo przez te 4 miesiące te przewozy będą całkowicie nieopłacalne, a jest to prawie 40% wszystkich przewozów drogowych. Gdyby to ewentualnie w jakiś sposób znowu skorygować na tej



zasadzie, że sprawa nie dotyczy przez 4 miesiące przewoźników wykonujących przewozy bilateralne, tylko cross-trade, to miałyby to sens. Tylko nie wiem, czy jest jeszcze na to czas, czy jest taka możliwość itd. I co do tego zgłaszam tutaj po prostu bardzo poważne wątpliwości z mojej strony. Nie wiem, jak koledzy, którzy być może też się zechcą wypowiedzieć...

Tak że, reasumując, popieramy poprawki rządowe, popieramy poprawkę zgłoszoną przez pana senatora Jacka Burego w zakresie tzw. abolicji. Trzeba by ewentualnie zobaczyć, czy jej treść odpowiada intencjom. A co do tych dat to mam tutaj po prostu pewne wątpliwości. Niewątpliwie pozostałe przepisy, niezwiązane z delegowaniem, mogłyby wejść nie po 30 dniach, a po 4 miesiącach. Nic by się nie stało i byłoby to nawet korzystniejsze, bo można by się było przygotować zarówno po stronie rządu i Inspekcji Transportu Drogowego, jak i po stronie przewoźników. Zaś jeśli chodzi o art. 2 pkt 1, 3 i 5, to tutaj mam, zgłaszane wcześniej, wątpliwości. Dziękuję uprzejmie.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję panu za opinię.

Szanowni Państwo, bo w międzyczasie, jak rozumiem...

Bo ja otrzymałem, Panie Senatorze, pańską poprawkę, ale to nie jest poprawka...

(*Senator Jacek Bury*: To jest właśnie... To nie. Bo poprzednią, odnośnie do vacatio legis, ja wycofałem. Powiedziałem...

A, czyli...

(*Senator Jacek Bury*: Był mail, że jest wycofana.)

...poprzednią poprawkę pan wycofał.

(*Senator Jacek Bury*: Tak. Tylko ta 1 poprawka.)

Aktualna jest ta poprawka.

(*Senator Jacek Bury*: Tak, to jest jedyna aktualna poprawka.)

Ta jest aktualna.

Pan minister otrzymał i również Biuro Legislacyjne otrzymało te poprawki.

Otrzymał pan, Panie Ministrze?

(*Głos z sali*: 3 minuty temu.)

Tak, tak. Dobrze.

Czy ktoś z gości zechce się jeszcze króciutko odnieść?

Proszę się przedstawić.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU TRANSPORTU  
W ZRZESZENIU MIĘDZYNARODOWYCH  
PRZEWÓŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE  
PIOTR MIKIEL**

Piotr Mikiel, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

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

Rozumiemy też wypowiedź pani senator czy argumenty, które zgłosiła, dotyczące czasu potrzebnego na zapoznanie się z poprawkami przedstawionymi przez stronę rządową. Ale w imieniu środowiska możemy, myślę, tu całkowicie odpowiedzialnie powiedzieć wprost, że jak najbardziej akceptujemy te poprawki. One zmierzają w dobrym kierunku. Zabiegaliśmy o nie podczas prac parlamentarnych i cieszymy się, że ze strony rządu jest dobra wola co do uwzględnienia tych poprawek. Podobnie, jeśli chodzi o poprawkę, którą zgłosił pan senator Bury. Myślę, że wszystkie te poprawki rekomendowalibyśmy państwu do przyjęcia. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję panu. Mówiąc o poprawkach, ma pan oczywiście na myśli również poprawkę pana Burego, tę drugą.

(*Dyrektor Departamentu Transportu w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Piotr Mikiel*: Tak.)

Proszę uprzejmie.

**PRZEWODNICZĄCY OGÓLNOPOLSKIEGO  
ZWIĄZKU PRACODAWCÓW  
TRANSPORTU DROGOWEGO  
PIOTR LITWIŃSKI**

Piotr Litwiński, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

Ja chciałbym podziękować panu ministrowi Weberowi, że dotrzymał słowa i, tak jak się umawialiśmy, te poprawki zostały wprowadzone i je procedujemy. Jest to bardzo potrzebna branża transportowej ustawa. I dziękujemy za to, że tak się złożyło. Jest to nam na rękę. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Bardzo panu dziękuję za tę pozytywną opinię.

Ja myślę, że... To znaczy, widzę, że pan minister niejako rośnie po wypowiedziach państwa. To tylko świadczy o tym, że jednak ministerstwo rozmawia z przewoźnikami i te postulaty uwzględnia. Dziękuję również, Panie Ministrze.

Czy ktoś z gości jeszcze chce zabrać głos?

Dziękuję bardzo.

W takim układzie, Szanowni Państwo, czy jeszcze senatorowie zechcą się w tej materii wypowiedzieć?

**SENATOR**  
**JADWIGA ROTNICKA**

Nie, Panie Przewodniczący. Ja, stwierdzając, że strona najbardziej zainteresowana zgadza się z tymi poprawkami i jest zadowolona, nie będę kruszyła kopii o to, żeby np. dzisiaj nad tym nie głosować. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Pani Senator.

Panie Ministrze, w tej chwili musimy się do tych poprawek odnieść – zarówno pan, jak i Biuro Legislacyjne – już tak oficjalnie, przed głosowaniem.

Proszę uprzejmie, pan minister.

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY**  
**RAFAŁ WEBER**

No to tak: jeżeli chodzi o te poprawki, które przejął pan senator, pan przewodniczący, to z racji tego, że one były tworzone przez ostatnich kilka tygodni też przy współpracy strony rządowej i strony społecznej, to jak najbardziej je popieramy.

A odnosząc się do poprawki, która została zaprezentowana przez pana senatora Jacka Burego, związanej z abolicją, ja nie jestem w stanie teraz wydać pozytywnej opinii, czyli zarekomendować tej poprawki do przyjęcia z 2 względów.

Po części mojej argumentacji w swojej wypowiedzi użył pan prezes Wroński. Czyli czy ta intencja, o której powiedział pan senator, jest w sposób prawidłowy naniesiona na tę poprawkę, jeżeli chodzi o przepisy, które zostały zaproponowane. To jest jedna sprawa. Ponieważ kwestie związane z rozliczeniem wynagrodzenia pracownika, odprowadzeniem składek zusowskich i podatkowych to jest jedna część, ale, tak jak tutaj jest napisane, dokumentacja związana z prowadzoną działalnością gospodarczą ma charakter szerszy i musimy przeanalizować, co jeszcze może tutaj zostać niedopełnione, a może podlegać abolicji, aby mieć świadomość właśnie tego, jakie nieprawidłowości tutaj wchodzi w grę. To jedna sprawa.

I druga sprawa: tego typu rzeczy jednak musimy skonsultować z ministrem właściwym do spraw społecznych, jeżeli chodzi o składki zusowskie, i z ministrem właściwym do spraw finansów, jeżeli chodzi o kwestie podatkowe. No taki jest zwyczaj rządu. Myślę, że nie tylko teraz, w ostatnich 6 latach, bo wcześniej również taki był. Tak że ja tutaj nie jestem w stanie w tej chwili wydać pozytywnej rekomendacji i prosić państwa o przyjęcie tych poprawek.

Jeżeli możemy poprosić o czas... Posiedzenie plenarne jest chyba w przyszłym tygodniu i wtedy mógłbym się szerzej do tej poprawki odnieść, z taką konkretną rekomendacją. A w tej chwili nie jestem w stanie jej zarekomendować, że tak powiem, w sposób pozytywny.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

No to wszystko jest w tej chwili w rękach pana senatora Burego, bo jeżeli zechce wycofać się z tej poprawki w tej chwili i zgłosić ją na posiedzeniu plenarnym Senatu, to wówczas będziemy znać i opinię ministerstwa jakąś taką, że tak powiem...

**SENATOR**  
**JACEK BURY**

Tak, dokładnie, ponieważ pan minister mówi, że chce to skonsultować, a ja jak najbardziej jestem za tym, żebyśmy stanowili dobre prawo.

Ja rozumiem, że jeżeli w tej chwili ją wycofam, to nie będziemy nad nią głosować i będziemy mieć czas do posiedzenia plenarnego, żeby nadać jej odpowiednią formę, oraz będziemy w kontakcie. Ja nie muszę być nawet wnioskodawcą tej poprawki, ale chodzi o to, żeby tego typu rozwiązania znalazły się w tej ustawie.

Tak że wycofuję ją na dzień dzisiejszy – w dobrej woli. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze. Ja myślę, że na plenarnym posiedzeniu. A w międzyczasie będzie parę dni na to, żeby pan skonsultował to z ministerstwem, a ministerstwo ze swoim środowiskiem.

Panie Mecenasiu, zechce pan odnieść się w swojej opinii do złożonych poprawek?

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

Te poprawki mają charakter merytoryczny, więc nie mam do nich uwag.

Ja tylko mam taką 1 uwagę: że być może okaże się wtedy, kiedy będę zapisywał te poprawki, że one zostaną skrócone. Bo w tej wersji, w której zostały przedstawione, w kilku miejscach nadaje się całe nowe brzmienie przepisom, a brzmienie to można ograniczyć tylko do zmian. Tak więc poprawki mogą się zmienić wyłącznie legislacyjnie.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Panie Ministrze?  
Rozumiemy to, oczywiście.  
Dziękuję serdecznie.

Czy są jeszcze jakieś uwagi co do tego? Nie ma.

Szanowni Państwo, była propozycja ze strony pana ministra – nie wiem, czy pan mecenas się z tym zgadza – aby poprawki nr 1 i 2

przegłosować łącznie. Czy każdą głosujemy osobno? Nie ma to znaczenia...

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

To już... Jeżeli państwo senatorowie uznają, że...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Szanowni Państwo, ja myślę, że to...)

...znają te poprawki, to można je przegłosować łącznie – wszystkie 11. Jak...

(Przewodniczący Jan Hamerski: Wszystkie, tak?)

...państwo uważacie. Bo jeżeli nie, to możemy je przegłosować po kolei.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Szanowni Państwo, ja mam taki wniosek, taką propozycję, abyśmy je – jeżeli to nie jest wbrew przepisom prawa, a pan mecenas mówi, że nie – za zgodą komisji przegłosowali łącznie, ponieważ jest akceptacja ze strony i pracodawców, i ministerstwa, i Biura Legislacyjnego.

Jeżeli nie będę widział sprzeciwu, to będziemy głosować łącznie nad tymi 11 poprawkami. Nie ma.

W takim układzie, Szanowni Państwo, przystępujemy do głosowania nad poprawkami.

Kto jest za przyjęciem 11 zgłoszonych poprawek?

(Głos z sali: 2 za.)

Kto jest przeciw?

(Głos z sali: Nikt przeciw.)

Kto się wstrzymał?

(Głos z sali: 1 się wstrzymał.)

Czekamy na pozostałych.

7 głosów – za, 1 senator się wstrzymał, nikt nie był przeciwny.

Szanowni Państwo, w tej chwili przystępujemy do głosowania nad...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam bardzo, jeszcze opinia.

Proszę bardzo, pan...

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

Dziękuję bardzo.

Ja bardzo szybko...

Szanowni Państwo, te uwagi biura mają w istocie charakter legislacyjny.

Pierwsza uwaga zmierza do tego, żeby zapewnić ustawie o transporcie drogowym spójność terminologiczną.

Druga – do tego, żeby wyeliminować wątpliwość, kto płaci kary pieniężne. Bo z tego przepisu, który w tej chwili jest sformułowany, można wywieźć taką wątpliwość.

Trzecia uwaga dotyczy takiego przepisu, który również ma charakter doprecyzowujący.

Jeżeli chodzi o uwagi czwartą i piątą, to ja nie będę tych uwag podtrzymywał, ponieważ po konsultacji z autorem tych przepisów doszedłem do wniosku, że moje poprawki, które mają charakter legislacyjny, mogłyby przemycić jakieś rozwiązania merytoryczne. Nie chciałbym tego, a w związku z tym nie podtrzymuję poprawek nr 4 i 5.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Panie Ministrze, czyli poprawki nr 1, 2 i 3, tak?

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**RAFAŁ WEBER**

Tak.

Dziękuję bardzo panu mecenasowi. Dziękuję za przyjęcie wyjaśnień co do poprawek nr 4 i 5.

I zgadzamy się na wprowadzenie poprawek nr 1, 2 i 3.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Świetnie.

Czy możemy poprawki Biura Legislacyjnego przegłosować łącznie?

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

Tak, jeżeli państwo nie macie wobec nich...

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Jeżeli nie ma uwag, to, pozwolicie państwo, znowu łącznie przegłosujemy poprawki Biura Legislacyjnego zawarte w opinii, czyli poprawki nr 1, 2 i 3, przedstawione przed momentem.

Pan mecenas wycofał poprawki nr 4 i 5.

Kto jest za przyjęciem poprawek?

(Głos z sali: 2 za.)

(Głos z sali: Pan przewodniczący przejął...)

Tak, tak, tak.

Kto jest przeciw?

(Głos z sali: Nikt przeciw.)

Kto się wstrzymał?

(Głos z sali: 1 się wstrzymał.)

7 głosów – za, 1 senator się wstrzymał, nikt nie był przeciw.

Poprawki zostały przez Wysoką Komisję zaakceptowane.

Czyli przystępujemy w tej chwili do głosowania w sprawie całej ustawy, wraz z przyjętymi poprawkami.

Łącznie tych poprawek jest 14.

Kto jest za przyjęciem tej ustawy?

(Głos z sali: 2 za.)

Kto jest przeciw?

(Głos z sali: Nikt przeciw.)

Kto się wstrzymał?

(Głos z sali: 1 się wstrzymał.)

7 głosów – za, nikt nie był przeciw, 1 senator się wstrzymał.

Ustawa uzyskała pozytywną opinię.

Szanowni Państwo, jeszcze musimy wyłonić sprawozdawcę.

Pan senator Świlski?

(Senator Ryszard Świlski: Nie, nie.)

(Senator Jadwiga Rotnicka: Dla pana przewodniczącego...)

Czyli pozostałem ja. Wybór jest już żaden.

Oczywiście przyjmuję tę propozycję. Dziękuję serdecznie.

Szanowni Państwo, dziękuję bardzo państwu senatorom, dziękuję panu ministrowi...

## Posiedzenie Komisji Infrastruktury (70.)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący. Dziękuję państwu.)

...wraz z całym zespołem współpracowników, dziękuję panu mecenasowi, sekretariatowi, a w szczególności zaproszonym przedsiębiorcom, naszym gościom. Dziękuję państwu.

Jeszcze raz: wszystkiego dobrego na nowy rok.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Dziękujemy bardzo. Nawzajem, Panie Przewodniczący.)

Dziękuję.

(Koniec posiedzenia o godzinie 13 minut 30)

**Kancelaria Senatu**

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy