

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 177)
z dnia 5 listopada 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 177)

5 listopada 2025 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **informacja na temat sytuacji branży transportowej w związku z problemami na granicy z Białorusią. Propozycja rozwiązań możliwych do zastosowania w przypadku powtórzenia agresywnej postawy białoruskich i rosyjskich władz.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Duszczyk** podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** doradca społeczny prezydenta w Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, **Artur Czapiewski** główny inspektor transportu drogowego, **Dobromir Szymański** starszy specjalista w Wydziale Prawno-Legislacyjnym Biura Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami oraz **Jacek Sokół** wiceprezes zarządu Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Niezwykle serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Mam nadzieję, że wszyscy są wypoczęci po nocnych manewrach związanych z ustawą, którą przyjęliśmy jeszcze wczoraj wieczorem. Bardzo serdecznie witam też zaproszonych gości.

W szczególności witam pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który przybył wraz ze współpracownikami, przedstawicielami Departamentu Transportu Drogowego, a więc panią naczelnik wydziału Aniką Puch, panem zastępcą dyrektora Bartoszem Jabłonką i panem radcą Sławomirem Piwowarem. Bardzo serdecznie witam pana ministra Macieja Duszczyka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, a także pana ministra Artura Czapiewskiego, głównego inspektora transportu drogowego. Witam naszych partnerów społecznych, a w szczególności pana Jana Buczka, prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD). Witam serdecznie przedstawicieli Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD) w osobach pana przewodniczącego Piotra Litwińskiego i pana dyrektora generalnego Andrzeja Bogdanowicza. Witam pana Alvina Gajadhura, doradcę prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, a także pana Dobromira Szymańskiego, specjalistę w Biurze Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców.

Szanowni państwo, witam wszystkich biorących udział w dzisiejszym posiedzeniu Komisji, którego przedmiotem – zgodnie z przedstawionym porządkiem – będzie informacja na temat sytuacji branży transportowej w związku z problemami na granicy z Białorusią oraz propozycja rozwiązań możliwych do zastosowania w przypadku powtórzenia się agresywnej postawy władz białoruskich i rosyjskich. Informację przedstawiają minister infrastruktury oraz minister spraw wewnętrznych i administracji.

Czy są uwagi do porządku dziennego dzisiejszego posiedzenia? Nie słyszę uwag.

W takim razie przystępujemy do jego realizacji. Zgodnie z tradycją naszej Komisji poproszę panów ministrów o zabranie głosu i przedstawienie informacji wstępnej. Szanowni państwo, w pierwszej kolejności głos zabierze pan minister Stanisław Bukowiec, a następnie pan minister Maciej Duszczyk. Zanim jednak oddam głos panu ministrowi, chcę też bardzo wyrazić

powiedzieć, że posiedzenie naszej Komisji zostało zwołane na prośbę samorządów gospodarczych. W szczególności z taką prośbą wystąpił pan Jan Buczek, prezes ZMPD, któremu dziękuję za zainspirowanie naszych obrad.

Oddaję głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi z prośbą o przedstawienie informacji. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie.

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, co prawda, wniosek, który złożył pan prezes Jan Buczek, dotyczył sytuacji wcześniejszej, jeśli chodzi o problemy polskich przewoźników na granicy z Białorusią. Od niedawna mamy nową sytuację, aktualnie związaną z...

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Temat zgłosiłem wtedy, kiedy był problem, ale termin dostaliśmy dopiero na dziś.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, jasne. Jeśli więc państwo pozwolą, odniosę się do całości tego zagadnienia.

Szanowni państwo, rozumiemy trudną sytuację polskich przewoźników zainteresowanych przewozami drogowymi na kierunku białoruskim. Pomimo bliskości tego rynku i wspólnej granicy, biorąc pod uwagę bardzo złożoną sytuację polityczną, geopolityczną i militarną w naszym regionie, niewątpliwie jest to temat trudny. W departamencie zajmującym się przewozami drogowymi osobiście przykładamy dużą wagę do wsparcia polskich przewoźników.

Oczywisty jest jednak fakt, że zakres działań Ministerstwa Infrastruktury w obszarze funkcjonowania granicy państwowej, odpraw granicznych czy wykazu przejść granicznych, które są dostępne dla towarowego ruchu drogowego, polega na opiniowaniu, ale współpracujemy i z innymi ministerstwami, w szczególności z Ministerstwem Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, a także Ministerstwem Finansów, w ramach Zespołu do spraw Zintegrowanego Zarządzania Granicą Państwową. Bardzo serdecznie chciałbym tutaj podziękować panu ministrowi Duszczykowi. Natomiast pan minister Czesław Mroczek jest zawsze bardzo zainteresowany i zaangażowany w rozwiązywanie problemów, które wynikają właśnie z zamknięcia czy z ograniczeń, jeśli chodzi o kierunek białoruski.

Szanowni państwo, nasz wschodni sąsiad, którym jest Białoruś, niestety nie ułatwia nam działań na rzecz wprowadzenia usprawnień, choćby poprzez ponowne otwarcie dla przewoźów towarowych przejść granicznych w Bobrownikach i Kuźnicy Białostockiej. Ten postulat polskich przewoźników MI wielokrotnie przekazywało pod rozwagę MSWiA, co w ostatnich dniach spotkało się z decyzją pana premiera o tym, że Polska będzie otwierać te dwa przejścia graniczne, aczkolwiek sytuacja na kierunku białorusko-litewskim się trochę skomplikowała, stąd czekamy na jej rozwój, jeśli chodzi o dyplomację.

Proszę państwa, wracając do tego, co zdarzyło się we wrześniu, po otrzymaniu informacji o czasowym zamknięciu przejścia Kukuryki–Kozłowiec, jak i innych przejść drogowych i kolejowych, MI niezwłocznie poinformowało organizacje polskich przewoźników drogowych o zamknięciu granicy. Prosiłiśmy o uwzględnienie tych okoliczności przy planowaniu przewoźów do i z terytorium Białorusi, aby wszystkie pojazdy i kierowcy mieli możliwość powrotu do kraju. Informacje te pojawiły się również na naszych nośnikach i w komunikatorach, a także na elektronicznych tablicach informacyjnych na drogach dojazdowych do granicy z Białorusią. Jak się okazało, nie wszyscy przewoźnicy podporządkowali się naszym zaleceniom. To z jednej strony. Natomiast z drugiej strony krótki czas na podjęcie decyzji mógł wpłynąć na to, że wielu przewoźników pozostało po stronie białoruskiej.

Ministerstwo Infrastruktury, szczególnie w okresie 12–24 września, pozostawało w kontakcie z polskimi urzędami konsularnymi na Białorusi, informując się na temat sytuacji pojazdów polskich przewoźników drogowych, które nie zdążyły wyjechać z terytorium tego państwa przed 12 września br. Resort pozostawał też w stałym kontakcie z Zarządem Granicznym Komendy Głównej Straży Granicznej. Na bieżąco analizowaliśmy sygnały na ten temat, napływające zarówno ze strony polskich przewoźników, jak i władz białoruskich. Często rozmawiałem o tym z panem ministrem Mroczkiem. Analizowaliśmy tę sytuację, jak też przedstawialiśmy problemy, z jakimi mierzyli się wówczas polscy przewoźnicy. Pozostawaliśmy także w kontakcie z przedstawicielami organizacji polskich przewoźników.

Zgodnie z danymi Straży Granicznej, szanowni państwo, średnio w tym czasie przez przejścia polsko-białoruskie przejeżdżało około 600 pojazdów na dobę. Były to nie tylko polskie pojazdy. Ponieważ często byliśmy pytani o szacunki związane z tym, jakie dzienne przychody były utracone z tego powodu, że granica została zamknięta, powiem bardzo ogólnie o tych szacunkach. Oszacowaliśmy, że straty z tytułu zamknięcia granicy polsko-białoruskiej mogły wynieść około 1,2 mln euro dziennie. To jest szacunek strat, które ponieśli polscy i unijni przewoźnicy, ponieważ nie tylko polscy przewoźnicy byli stratni na tej sytuacji.

Szanowni państwo, w tej chwili jednak jesteśmy już w nowej sytuacji, dlatego że postanowieniem Rady Ministrów Republiki Białorusi z 31 października br. z dnia na dzień zostało wprowadzone zamknięcie granicy. To jest decyzja, która tak naprawdę dotyczy Litwy, bo jest to odpowiedź na wprowadzone w tym kraju ograniczenia, ponieważ Litwa zamknęła granicę z Białorusią do 30 listopada br. Tak jak wspominałem, przepisy te w głównej mierze dotyczą przewoźników litewskich, ale pośrednio uderzają też w przewoźników polskich.

Utrzymany w mocy został nakaz przekraczania przez pojazdy zarejestrowane w Polsce przejść granicznych położonych na granicy polsko-białoruskiej. Obowiązuje on od 17 lutego 2023 r. Jest on odpowiedzią na zamknięcie przez Polskę 10 lutego 2023 r. drogowego przejścia granicznego w Bobrownikach. Nie zmienia się zakres ograniczeń w stosunku do polskich przewoźników, bo tak naprawdę są oni objęci tym zakazem już ponad 2 lata.

Co zmieniają nowe przepisy białoruskie? Precyzują wcześniejsze zakazy w stosunku do samochodów ciężarowych, ciągników oraz przyczep i naczep zarejestrowanych w Rzeczypospolitej Polskiej. Wskazano wprost, że przyczepy i naczepy zarejestrowane w Polsce, tak jak i pojazdy silnikowe, po wjeździe na terytorium Białorusi przez przejścia graniczne położone na granicy polsko-białoruskiej muszą udać się do odpowiednich, specjalnie wyznaczonych miejsc w celu zakończenia przewozu. W drodze powrotnej przyczepa czy naczepa, którą zarejestrowano w Polsce, po dokonaniu przewozu musi udać się z tych wskazanych miejsc do przejścia granicznego położonego na granicy polsko-białoruskiej lub też może przemieszczać się pomiędzy wskazanymi miejscami bez ładunku.

Od 31 października br. Białoruś po raz pierwszy w stosunku do przewoźników litewskich wprowadziła szerokie zakazy, zrównując je z zakazami dla polskich pojazdów. Zakazy te dotyczą także przewoźników polskich korzystających z litewskich naczep lub przyczep. To jest owo pośrednie uderzenie w polskich przewoźników.

Chodzi o podmioty polskie będące właścicielami naczep z rejestracją litewską. Poprzednio przewoźników wykorzystujących fakt funkcjonowania jako przewoźnicy litewscy nie dotyczyły ograniczenia adresowane wyłącznie do polskich pojazdów. Mieli oni wówczas możliwość przekraczania granicy litewsko-białoruskiej jako podmioty litewskie, co było niedostępne dla przewoźników polskich od czerwca 2023 r., lub też korzystali oni z naczep zarejestrowanych na Litwie do wykonania przewozu ciągnikiem zarejestrowanym w Polsce przez granicę polsko-białoruską, aby nie być ograniczonymi zakazami obejmującymi naczepy zarejestrowane w Polsce.

Mówiąc wprost, polscy przedsiębiorcy, którzy próbowali obejść zakazy i rejestrowali firmy na Litwie, mogli wtedy przejeżdżać jako podmioty funkcjonujące właśnie w tym kraju i korzystać z tych przepisów, wjeżdżając na teren Litwy. W tej chwili również oni są stratni na tym procedurze, bo obecnie przyczepy i naczepy zarejestrowane na Litwie, podobnie jak pojazdy ciężarowe, mogą korzystać jedynie z drogowych przejść granicznych, które są położone na białorusko-litewskim odcinku granicy państwowej. Oznacza to, że przewoźnicy polscy nie mogą przewozić towarów takimi naczepami przez granicę polsko-białoruską. Nowy dokument utrzymuje w mocy nakaz przekraczania przez pojazdy zarejestrowane w Polsce przejść granicznych położonych na granicy polsko-białoruskiej.

Ze swej strony oczywiście podejmujemy wszelkie kroki, aby wesprzeć polskich przewoźników drogowych. Jesteśmy w kontakcie z organizacjami i ze służbami konsularnymi. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że działania polskich służb konsularnych w odniesieniu do pojazdów formalnie litewskich zapewne nie będą możliwe. Tak jak powiedziałem, sytuacja jest więc skomplikowana. Pośrednio uderza ona w tych przewoźników, którzy, chcąc ominąć zakazy, jednak – to trzeba też jasno powiedzieć – lokowali swoje firmy w innym kraju, płacili tam podatki i korzystali...

Członek Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu Stanisław Lecyk:

Nie. Pan minister nie jest precyzyjny, bo...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

OK, dobrze. Będziemy to zaraz precyzować. Natomiast przepisy w jakiś sposób uderzają w te firmy, które są lokowane na terenie Litwy.

To tyle, panie przewodniczący. Jeżeli będą pytania, to oczywiście odpowiemy. Jest tutaj również pani dyrektor Anna Kowalczyk, jak i jest pan dyrektor Bartosz Jabłonka. Będziemy gotowi do odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze.

Oczywiście witam panią dyrektor Annę Kowalczyk. Witam też pana Piotra Mikiela, dyrektora Departamentu Transportu w ZMPD. Widzę, że są obecni, a nie mam państwa na liście zgłoszonych gości, więc nadrabiam tę nieścisłość.

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za zaprezentowanie materiału, a pana ministra Macieja Duszczyka bardzo proszę o przedstawienie kolejnych informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Maciej Duszczyk:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, bardzo krótko przedstawię tylko kwestie uzupełniające w zakresie odpowiedzialności ministra spraw wewnętrznych i administracji, czyli funkcjonowania przejść granicznych pomiędzy Polską a Białorusią.

Jak państwo doskonale wiedzą, stosownie do rozporządzenia z 13 marca 2020 r. obecnie samochody ciężarowe mogą przekraczać granicę polsko-białorską wyłącznie na przejściu w Kukurykach przez terminal celny w Koroszczynie.

Oczywiście dyskusja dotyczy również otwierania innych przejść granicznych. Doskonale państwo wiedzą, że w czasie szczytu, który odbył się w Białymstoku, pan premier zapowiedział wznowienie ruchu na dwóch przejściach granicznych z Białorusią, w Kuźnicy Białostockiej i w Bobrownikach. Na przejściu w Bobrownikach planowane jest wznowienie ruchu osobowego i towarowego, natomiast w Kuźnicy – ze względu na utrudniony dojazd do przejścia – możliwe będzie wyłącznie wznowienie ruchu samochodów osobowych.

Z punktu widzenia samych przejść granicznych oraz przygotowania Straży Granicznej i rozlicznych służb, które funkcjonują na granicy, kwestia od naszej strony jest przygotowana, bo tak naprawdę jesteśmy gotowi zrobić to w przeciągu 72 godzin od podjęcia ostatecznej decyzji. Oczywiście to jest kwestia relokacji i zniesienia pewnych ograniczeń, m.in. jeży przeciwpancernych i przeciwczołgowych, które tam są umieszczone. Te przejścia mogłyby być otwarte w krótkim czasie.

Natomiast na przejścia graniczne musimy patrzeć w kontekście szerszego wątku bezpieczeństwa Polski. W przypadku Białorusi nie muszą chyba nikogo na tej sali o tym przekonywać. Jest to państwo, które prowadzi wrogie działania w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, i to w bardzo różnych wymiarach, a jednym z nich jest oczywiście to, co się dzieje na granicy polsko-białoruskiej.

Jeśli chodzi o tzw. instrumentalizację migracji i o traktowanie migrantów jako broni, to tutaj oczywiście nasz rząd dokonał gigantycznego postępu. Granica jest praktycznie szczelna. W ostatnich dwóch tygodniach jest odnotowana 100-procentowa skuteczność nie tylko w kwestii samego przekraczania granicy, ale również wszystkich systemów monitorujących, które funkcjonują na granicy. Oczywiście mamy do czynienia z mniejszą liczbą prób przejść przez granicę. Z tego powodu, że pogoda jest już inna, to jest standardowa sytuacja, ale w poprzednich latach również w tym okresie przejść było jednak dużo więcej niż obecnie. Zaznaczam, że chodzi o efektywne przejścia. To oznacza, że do końca roku tych efektywnych przejść będzie poniżej 1 tys. Przypomnę, że 2 lata temu było to jeszcze 12 tys. w ciągu całego roku.

To oczywiście powoduje też frustrację służb białoruskich, które w inny sposób próbują wpływać na politykę Polski, ale również i Unii Europejskiej. Ostatnie działanie, o którym mówił pan minister Bukowiec, mianowicie w kwestii dotyczącej nagłego podjęcia decyzji o zakazie ruchu naczep, ciężarówek czy tirów zarejestrowanych na Litwie, jest właśnie takim wrogim działaniem, choć nie wyłącznie w stosunku do Polski, ale również krajów bałtyckich. Pamiętajmy o tym, że reakcja litewska była związana z naruszeniem przestrzeni powietrznej przez liczne balony przemytnicze, ale także innego rodzaju obiekty, które zakłócały ruch m.in. na lotnisku w Wilnie. Reakcja litewska jest więc w pełni uzasadniona i konieczna. Państwa UE nie mogą sobie pozwalać na to, że Białoruś w taki sposób będzie próbowała wpływać na decyzje, które są podejmowane przez poszczególne państwa członkowskie, ale również na poziomie całej UE.

Chcę tylko zaznaczyć, że nasza decyzja co do otwarcia dwóch przejść granicznych jest uzależniona od porozumienia z Litwą. Jest utrzymywany stały kontakt przez pana premiera.

To była informacja bezpośrednia. Pan minister Kierwiński rozmawiał o tym w Gdańsku, gdzie mieliśmy szczyt państw bałtyckich i skandynawskich, który dotyczył infrastruktury krytycznej w tych krajach. Rozmawiano z wiceministrem spraw wewnętrznych Litwy. W tamtym tygodniu odbyła się rozmowa telefoniczna z panem Kondratowiczem, czyli ministrem spraw wewnętrznych Litwy, pełniącym również obowiązki ministra obrony. Jeszcze w tym tygodniu planowana jest kolejna rozmowa w celu ustalenia naszych stanowisk. Chcemy, żeby było to stanowisko jednolite, uzgodnione i realizowane w taki sposób, żeby nie narażać innego państwa na problemy. Tutaj nasza koordynacja i współpraca są konieczne.

Bezpośredni temat naszych dzisiejszych obrad dotyczy oczywiście poprzedniej sytuacji. Granica została wówczas zamknięta ze względu na poważne ryzyko. Chodziło o informacje dotyczące zorganizowanych wtedy wspólnych ćwiczeń rosyjsko-białoruskich, więc tak naprawdę zamknięcie granicy było konieczne. Po zakończeniu tych ćwiczeń i po relokacji żołnierzy rosyjskich ze strony Białorusi przejście graniczne zostało ponownie otwarte.

Natomiast jeśli chodzi o to, co z naszego punktu widzenia jest kluczowe, to tutaj mamy do czynienia z koniecznością bardzo dokładnego sprawdzania ruchu osobowego przy przekraczaniu granicy z Białorusią. Kontrola musi być bardzo szczegółowa i ona jest tak realizowana, co wymaga oczywiście czasu, a głównie sprawdzenia dokumentów. Pamiętajmy o tym, że w ostatnim okresie mamy wzrastającą liczbę osób, które na różnych przejściach granicznych posługują się sfałszowanymi dokumentami. Jeżeli mamy do czynienia z podejrzeniem sfałszowania dokumentu, to oczywiście w tym momencie musi być dokonana ekspertyza. Czasami dotyczy to również dokumentów dyplomatycznych. Na to też musimy bardzo zwracać uwagę. To jest monitorowane. W związku z tym dokumenty z takich kierunków jak Białoruś muszą być oczywiście dokładnie sprawdzane.

Pamiętajmy również o tym, że w przypadku kontroli skarbowej, czyli Krajowej Administracji Skarbowej (KAS), która jest również na granicy, mamy do czynienia z koniecznością sprawdzenia, czy nie są przewożone towary, które są objęte sankcjami UE wymierzonymi w reżimy białoruski i rosyjski. Natomiast nie chodzi wyłącznie o ciężarówki na unijnych numerach, ale również na numerach państw trzecich. W związku z tym to niestety trochę trwa, mimo że na przejścia skierowane są dodatkowe osoby, żeby udroźnić ruch, szczególnie jeśli chodzi o Kuźnicę Białostocką.

Otwarcie innych przejść powinno nam udroźnić ten ruch z tego powodu, że pojawi się dodatkowe przejście dla ruchu towarowego. Natomiast tutaj też, co muszę powiedzieć bardzo jasno z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa, w żadnym wypadku nie zrezygnujemy z procedur, które są realizowane na granicy polsko-białoruskiej, bo to jest element bezpieczeństwa państwa. Spoczywa na nas również obowiązek w kwestii kontroli embarga nałożonego na towary, które mogłyby być transportowane z Białorusi czy z Rosji przez Białoruś. W związku z tym konieczne wydaje mi się przekazanie takiej informacji.

Teraz ostatni wątek, który chciałbym poruszyć. Pamiętajmy również, że Polska jest gotowa do inwestycji na granicy polsko-białoruskiej. Są trzy plany dotyczące możliwości zrealizowania kolejnych inwestycji, jeśli chodzi o przejścia graniczne na granicy polsko-białoruskiej. Natomiast wszystkie te inwestycje uzależnione są dzisiaj od polityki białoruskiej. My jesteśmy gotowi. Jesteśmy też zainteresowani deeskalacją problemów. Natomiast nie spotykamy się z pozytywną reakcją po stronie białoruskiej. W związku z tym jeszcze raz chcę zadeklarować, że z punktu widzenia, o którym mówił pan minister Bukowiec, wspominając o zespole ds. zarządzania granicami zewnętrznymi, jesteśmy gotowi do takich działań. Natomiast czekamy na to, aż Białoruś tak naprawdę przestanie instrumentalizować migrantów i uczestniczyć w przemyśle zakazanych towarów, na przykład papierosów i narkotyków, a także zaprzestanie wszystkich tych rzeczy, które dzieją się na granicy. Jeżeli nastąpi normalizacja, to wtedy oczywiście jesteśmy w stanie zrealizować inwestycje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za rzeczowe przedstawienie sytuacji, która jest przedmiotem obrad naszej Komisji.

Szanowni państwo, jeżeli nie będzie sprzeciwu ze strony państwa posłów, to z uwagi na to, że posiedzenie jest zwołane wskutek inicjatywy ze strony branży, w pierwszej kolejności chciałbym oddać głos jej przedstawicielom. Czy jest sprzeciw państwa posłów? Nie słyszę sprzeciwu.

Wobec tego głos zabierze pan prezes Jan Buczek. Bardzo proszę.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Dziękuję bardzo, panie pośle przewodniczący.
Chciałbym wyjaśnić państwu, że temat...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, panie prezesie. Proszę troszeczkę bliżej przysunąć mikrofon.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Kiedy prosiłem pana przewodniczącego o zwołanie tego posiedzenia, to był właśnie czas, gdy nasze samochody zostały zablokowane po stronie białoruskiej i nie miały możliwości, by wjechać do Polski. Ponieważ bardzo trudno było uzyskać jakieś zrozumienie w dialogu z przedstawicielami kilku ministerstw, to uznałem, że jedyną deską ratunku dla obywateli jest posiedzenie Komisji, podczas którego będziemy mogli rzeczowo przedstawić nasze uwagi, jakie pojawiły się w chwili tego zdarzenia, a być może uda nam się – w oparciu o doświadczenia z tego incydentu, który się wydarzył – wywołać działanie zmierzające do wypracowania na przyszłość jakichś mechanizmów. Delikatnie nazywam tę sprawę incydem, a to dlatego, że nie ma chyba potrzeby, żeby podkreślać atmosferę, bo rzeczywiście to już się wydarzyło. Kurz powoli opada, ale jeszcze nie opadł. Natomiast skutki będziemy leczyć bardzo długo. To taka uwaga wprowadzająca.

Poprzedni rząd w związku z tym, że zafundował nam bardzo wysokie koszty pracy i w ogóle działalności przedsiębiorstwa, doprowadził do tego, że od kilku lat tracimy rynek międzynarodowy, na którym nie jesteśmy w stanie przekonać odbiorców naszych usług do zaakceptowania wyższych niż u konkurentów kosztów. Ten trend się utrzymuje. Każdego miesiąca wielu przewoźników rezygnuje z dalszej walki o utrzymanie firmy, miejsc pracy i wypracowanych przez lata relacji biznesowych. Oczywiście ma na to też wpływ kilka okoliczności całkowicie niezależnych od naszego rządu, ale wiele jest zależnych.

Dlatego chciałbym poinformować państwa, że zanim jeszcze rząd został uformowany po wyborach, to my jako przewoźnicy we wspólnym porozumieniu wypracowaliśmy cały szereg postulatów, które zostały przekazane kolejnym ministrom, a są one jak najbardziej aktualne. Wśród nich jest również sprawa dotycząca poprawy sytuacji na administrowanej przez Polskę granicy europejskiej. Sytuacja jest katastrofalna, a pogarsza się od lat. Potoki towarów rosną, a państwo polskie, praktycznie rzecz biorąc, dotychczas nie widziało i w dalszym ciągu – jak nam się wydaje – nie widzi potrzeby, żeby na poważnie usiąść i popracować nad reformą czy może nawet w ogóle zmianą podejścia do odpowiedzialności, jaka ciąży na państwie polskim z tego tytułu, że administruje odcinki granicy z Rosją, Białorusią i Ukrainą.

Wracam do wydarzeń z września. Nagle okazało się, że – wzorem uprzedniego ministra spraw wewnętrznych i administracji – bez konsultacji, refleksji, zapowiedzi i przygotowania zamknięto granicę polsko-białoruską, gdzie uwięziono naszych obywateli, kierowców i samochody. Praktycznie rzecz biorąc, dopiero w dyskusji pomiędzy różnymi urzędnikami państwowymi, również tymi wysoko postawionymi, wyszło na jaw, że jednak nie można sobie wrócić do kraju przez Litwę, jak to zakładali twórcy tej decyzji, bo obowiązuje już jakiś białoruski dekret, który nas przywiązuje do jedyne go wąskiego gardła, jakim jest granica Kukuryki–Kozłowiec z terminalem celnym w Koroszczynie. Urzędnicy dowiadawali się tego ode mnie.

Nie mieliśmy więc prawnej możliwości, aby opuścić obszar Białorusi, a tam nie było już miejsc do zaparkowania. Przewoźnicy ponosili wielkie koszty, a przy okazji też i kary, bo służby porządkowe przeganiały samochody. Praktycznie cały Brześć był zablokowany polskimi samochodami ciężarowymi, które oczekiwały na dojazd czy na przekroczenie granicy. W zasadzie nie mogły one wjechać na terminal białoruski, bo nie było już tam miejsca.

Nie wiedzieliśmy, jak długo ten stan będzie trwał. Przyznam szczerze, że to też było dla nas bardzo zaskakujące, że nie mieliśmy odpowiedzi, czy w ogóle trwają prace nad tym, żeby uruchomić jakąś procedurę awaryjną, aby jednak ściągnąć te samochody do Polski. Kiedy już natręśliśmy się podczas rozmów telefonicznych i bezpośrednich z przedstawicielami naszej administracji, wtedy w końcu zrozumiano sytuację i zaczęto przygotowywać otwarcie granicy.

Liczba samochodów, która się pojawiła, urosła do 4 tys. Proszę państwa, to były 4 tys. polskich samochodów. Pan minister powiedział o stratach w wysokości 1,2 mln euro, a z moich wyliczeń wynikało, że 1,4. To prawie 6 mln zł. Szanowni państwo, gdyby te pieniądze zaliczyć do zysku, to tylko na podatku PIT każdego dnia Skarb Państwa traci ponad 1 mln zł, a z CIT jeszcze trochę więcej.

Nasi urzędnicy państwowi – ku mojemu zaskoczeniu – w ogóle nie wykazywali wrażliwości na takie straty dla państwa. Samochody stały tam ponad osiem dni, więc choć oczywiście straty można różnie liczyć, to straty przewoźnika należy przemnożyć przez osiem dni. Przy tak kiepskiej rentowności, jaka jest dzisiaj, nie można zakładać, że przewoźnik odrobi te straty w miesiąc czy w dwa–trzy miesiące. Prawdopodobnie jeszcze przez wiele miesięcy polscy przewoźnicy będą odrabiać te straty. W związku z tym państwo na pewno przez wiele miesięcy nie zobaczy zakładanych z tego tytułu przychodów. To jest druga fala skutków takiego nieprzemyślanego działania.

Najgorsze w tym wszystkim jest to, że przez wiele lat zmieniło się podejście naszej administracji do branży transportowej. Pamiętam te czasy, kiedy przez telefon mogliśmy z ministrami i wiceministrami nie tylko sporo spraw uzgodnić, ale wręcz rozwiązać. Były kiedyś tego typu praktyki. Dzięki temu o wielu kłopotach przewoźnicy nawet się nie dowiadywali. Natomiast od kilku lat obowiązuje taka relacja, że jesteśmy zepchnięci do roli petentów. W trudnych sytuacjach, kiedy cała Europa, praktycznie rzecz biorąc, komentuje naszą sytuację, nie ma chęci rozwiązania tego problemu, a przynajmniej takie miałem wrażenie.

Dlatego poprosiłem pana przewodniczącego o zwołanie spotkania, żeby – po pierwsze – ocenić zachowanie naszej władzy i państwa, a z drugiej strony – postawić jakieś zadanie do wykonania w zakresie opracowania procedur, żeby w przyszłości tego typu sytuacja się nie powtórzyła, abyśmy nie stali się pewnego rodzaju żywymi zakładnikami w takim konflikcie. Ponadto uważam też, że zasłużyliśmy sobie na to, żeby być partnerami dla organów państwa, a nie petentami. Bardzo proszę, żeby na poważnie wziąć pod uwagę ten mój apel. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Panowie się zgłaszają, więc bardzo proszę. Proszę się przedstawić do mikrofonu.

Członek KOPiPT Stanisław Lecyk:

Stanisław Lecyk z firmy Frigodor. Jestem przewoźnikiem zrzeszonym w stowarzyszeniu Komitet Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu (KOPiPT), założonym przez przewoźników, szczególnie tych ze wschodu. Zostałem tu zaproszony przez pana posła.

Sytuacja, którą przedstawił mój przedmówca, prezes Buczek, to jest coś, co nastąpiło. Kurz opadał, ale nie zdążył opaść, bo 31 października wzbil się jeszcze większy kurz aniżeli dotychczas. Jesteśmy w sytuacji patowej. Zostaliśmy zaaresztowani przez reżim Łukaszenki na jego parkingach bez możliwości wyjechania. Absolutnie nie mamy możliwości poruszania się po terytorium Białorusi.

Pan minister przedstawił nas tutaj – przynajmniej tak się poczułem – jako kombinatorów, a nie operatywnych przedsiębiorców, którzy musieli zacząć operatywnie działać w ramach prawa i zarejestrować środki transportu, ażeby móc wykonywać swoją pracę i zarabiać na produkt krajowy brutto, którym się chwalimy. Powtarzam, że chodzi o zarejestrowanie własnych środków transportu, tak jak to robi wiele spedycji austriackich czy niemieckich w Polsce, a polskich w Niemczech itd., by móc pracować. Zrobiliśmy to samo, ażeby podtrzymać nasze kontrakty i nie być wypartymi z rynku rosyjskiego, którym się tak chwaliłiśmy, że można było na nim zarobić i należy go utrzymać, bo jesteśmy krajem tranzytowym i nikt nam nie przyniesie pieniędzy.

Wpadliśmy w jeszcze większe problemy. Mianowicie jak Łukaszenka zobaczył, że obiecane otwarcie granicy nie nastąpiło i że Litwa poniekąd niespodziewanie zamknęła mu granicę, bo miał parę dni na reakcję, to jego działanie było oczywiste. Zastanowił się nad tym, że przecież są polskie ciężarówki, które eksploatują naczepy, ale na litewskich numerach: „To jedziemy. Robimy porządek z Litwinami, Polakom zabieramy środki transportu i kończymy tę zabawę. Czekamy, żeby zobaczyć, co się będzie działo”. Dekret obowiązuje do końca 2027 r. Nie wiem, kto go cofnie ani jak nasze własne środki transportu będziemy w stanie zabrać stamtąd do siebie. Tak, to są nasze środki transportu, tylko zarejestrowane...

Panie ministrze, ten dochód PKB jest wyłącznie dla Polski, a nie dla Litwy. Na Litwie płacimy za rejestrację. To nie jest dochód, którym wspomagamy obcą gospodarkę. Tak więc bardzo prosimy, ażeby znowu poprzez działania rządu...

Obiecanki, które poszły w świat, że granica będzie otwarta, doprowadziły do tego, że jesteśmy znowu uwięzieni bez możliwości pracy. Potraciliśmy majątki, bo w tym momencie nie wiem, jak wyrwę stamtąd połowę firmy. Jestem czynnym przewoźnikiem. Połowę naczep mam z tamtej strony, a połowę z tej strony, bo tak wyglądała praca, że nie mogliśmy sami tego

wykonywać, tylko dostarczyć naczepy, aby dalej jechał Rosjanin lub Białorusin, ale własnym środkiem transportu. Są to ładunki wysoko mrożone, wartościowe, pod fito – towary, których nie można przeladowywać. Mieliśmy zobowiązania. Chcieliśmy podtrzymać kontrakty i dalej budować nasze PKB. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny mówca zgłasza się pan, tak? Proszę bardzo.

Wiceprezes Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu Jacek Sokół:

Chciałem się tutaj odnieść do tego, co pan minister tak nieprecyzyjnie powiedział, że otwieraliśmy firmy na Litwie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Proszę się przedstawić.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Jacek Sokół, KOPiPT.

Tak nie było. Jak powiedział kolega Stanisław, zarejestrowaliśmy tam tylko nasze naczepy, żeby móc wykonywać operacje transportowe, bez których to naczep zarejestrowanych na Litwie lub w każdym dowolnym kraju unijnym nie mogliśmy... Podkreślam, że jesteśmy jedynym krajem unijnym, który nie może przejeżdżać przez terytorium Białorusi do Rosji. Czech, Słowak czy Niemiec może jechać. Obywatele tych krajów jadą bez problemu, a tylko my jako Polacy nie możemy jechać.

Nie wiem, dlaczego jest tak, że zawsze mamy się za kimś wstawiać. Litwa wystąpiła teraz do nas o to, żebyśmy pomogli i być może też zamknęli granicę, bo oni ją zamknęli, tylko że Litwini zrobili to w przemyślany sposób. Kolega ma tutaj zdjęcia z przejścia Kamienny Łog. Proszę państwa, tam samochody litewskie dalej przekraczają granicę.

Członek KOPiPT Stanisław Lecyk:

To są zdjęcia z dzisiaj.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Sprzed kilku godzin. Dlaczego zawsze jesteśmy pozostawieni samym sobie?

Proszę państwa, nasze samochody zostały w tej chwili odholowane, a raczej musieliśmy je odstawić na białoruskie parkingi celne. Nie ma możliwości wyjazdu, bo mamy podpęte – podkreślam – nasze naczepy, których jesteśmy właścicielami, co widnieje w litewskich dowodach rejestracyjnych. Trzeba się zastanowić nad tym, jak można wpłynąć na stronę białoruską, żeby nasze środki transportu mogły wrócić, przekraczając granicę w Koroszczyźnie, bo żadną inną drogą tego zrobić nie możemy.

Zobaczcie państwo, jaka to jest sytuacja. Zrobiono nam szach mat. Litwini mogą wrócić przez Kamienny Łog i tam przekroczyć granicę. Mówi się, że wszystko jest zamknięte, a tam nic nie jest zamknięte. Ich środki transportu wrócą do kraju. Litwini będą mogli dalej pracować, a my znowu zostajemy z ręką w nocniku. Zostaliśmy postawieni przed faktami dokonanymi.

Przed wejściem w życie przepisów białoruskich oni już nie puszczali naszych samochodów do Polski. Zostały ustawione w tzw. rajki, czyli poczekalnię. Tylko samochód z polską naczepą, kazachstańską lub każdą inną mógł wjechać na terytorium Polski. Czekaliśmy cierpliwie, co się stanie, bo nasi kierowcy dostali informację: „Czekajcie do godziny zerowej”, a o tej godzinie weszły w życie przepisy i kierowcy zostali zmuszeni do odjazdu na parkingi celne. Zostaliśmy bez naszych naczep i bez samochodów. W tej chwili samochody nie mogą wrócić. Nie ma takiej sytuacji: „Dobrze, to załóżmy, że zostawimy naczepy, a ciągniki siodłowe będą mogły wrócić do kraju”. W tej chwili nikt nie chce wypuścić naszych polskich ciągników siodłowych, co podkreślam.

Nie wiemy, co dalej i co mamy robić. Nasz majątek jest po tamtej stronie, ale nie dlatego, że jesteśmy cwaniakami, tylko że mieszkamy w tej części Polski i tego typu transporty zawsze wykonywaliśmy legalnie. My żadnego prawa nie łamiemy – ani polskiego, ani unijnego. Po prostu robimy to, co możemy robić. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę. Kto z państwa chciałby zabrać głos na tym etapie?

Pan poseł Mulawa, tak? Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Mulawa (Konfederacja) – spoza składu Komisji:

Tak. Tutaj raczej były wypowiedzi, statementy, więc nie chciałem przerywać.

Chciałbym więc spytać pana ministra, czy jest świadomy tego, co dzieje się właśnie na tej granicy. Czy w ogóle to jest nowość? Pytam, bo czasem mam wrażenie, że przewoźnicy są lepiej zorientowani.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To jest polska granica, panie pośle?

Wiceprezes KOPIPT Jacek Sokół:

Nie. Litewsko-białoruska. To Kamienny Łog.

Poseł Krzysztof Mulawa (Konfederacja) – spoza składu Komisji:

Miałem nadzieję, że pan słuchał tego, co mówił jeden z przedstawicieli...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dlatego pytam, bo jeżeli już mówimy...

Poseł Krzysztof Mulawa (Konfederacja) – spoza składu Komisji:

Kamienny Łog to nie jest nasza granica.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

OK. Momencik.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To mówmy o granicy polskiej, bo na tę mamy wpływ.

Poseł Krzysztof Mulawa (Konfederacja) – spoza składu Komisji:

No nie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Moment.

Członek zarządu Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu Tomasz Borkowski:

Pan minister mówił, że granice są zamknięte, a nie są.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam bardzo. Szanowni państwo, panie pośle, bardzo proszę o to, żeby zachować pewien poziom dyskusji. OK, tak?

Panie pośle, bardzo dziękuję. Proszę kontynuować.

Poseł Krzysztof Mulawa (Konfederacja) – spoza składu Komisji:

Nie wiem, gdzie zawiniłem, ale będę próbował trzymać poziom.

Panie ministrze, naprawdę mam wrażenie, że pan nie słuchał tego, co mówili przewoźnicy. Kamienny Łog to nie jest granica polsko-białoruska ani tym bardziej polsko-litewska.

Chciałbym poprosić pana o takie stanowisko, które nie będzie zaczepne ani skierowane przeciwko polskim przewoźnikom i ich biznesom. To, co powiedział pan Jacek, jest bardzo dobrym stwierdzeniem. Położenie naszego kraju nie może powodować problemów. Trzeba rozwiązywać kwestie, a nie reprezentować podejście, które raczej pokazuje imposybilizm, bo ci ludzie zarabiają na nasze PKB i po prostu chcą konkurować co najmniej na tych samych zasadach, na których konkurują przewoźnicy ze wschodu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pan poseł skończył, tak? Bardzo dziękuję, panie pośle.

Czy są osoby chętne do zabrania głosu?

Bardzo proszę, pan poseł Weber, o ile dobrze widzę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, wychodzi na to, że sytuacja przewoźników, którzy operowali na rynku wschodnim, od kilku dni jest ekstremalnie trudna. Po pierwsze, jak rozumiem, z Białorusi nie mogą powrócić ani pojazdy, ani naczepy. Majątek jest tam zamrożony. Można powiedzieć, że jest zaaresztowany.

Mam pytanie o skalę. Dwóch panów przedsiębiorców przekazało nam tutaj informacje. Czy ktokolwiek jest w stanie oszacować liczbę pojazdów, które w tej chwili przebywają po stronie białoruskiej, w tym naczep, które należą do polskich przewoźników, mimo że są zarejestrowane na Litwie? Czy znamy skalę tego problemu? To po pierwsze.

Po drugie, trzeba pomóc przedsiębiorcom w odzyskaniu tego majątku, bo to sytuacja, w której jest on zamrożony. Nie dość, że przewoźnicy nie mogą pracować na rynku wschodnim, to nie mogą pracować w ogóle, ponieważ majątek nie jest dostępny. Taka sytuacja jest nie do przyjęcia.

Apeluję tutaj zarówno do MSWiA, chociaż bardziej może do MSZ, jak i do MI, żeby wspierać naszych przewoźników. Chodzi o to, aby ten zasób pojazdów, naczep i przyczep jak najszybciej powrócił do ich przedsiębiorstw, żeby mogli z niego skorzystać.

Kolejna kwestia. Rozumiem, że od kilku dni, czyli od wydania decyzji przez Łukaszenkę, polscy przewoźnicy nie mogą wjechać na Białoruś żadnym przejściem granicznym.

Wiceprezes KOPIPT Jacek Sokół:

Przepraszam. To jest błędna informacja. Tu dla nas nic się nie zmieniło, proszę pana.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Momencik. Przepraszam bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

To znaczy...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Czy pan poseł skończył swoją wypowiedź?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Zadałem pytanie. Jeżeli jest możliwość odpowiedzi od razu, to proszę o nią, żeby właśnie rozwiązać wszelkie wątpliwości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobrze, czyli...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jak wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o perspektywę polskiego przewoźnika, od wydania decyzji przez Łukaszenkę? Czy polski przewoźnik może tam wjechać polsko-białoruskim przejściem granicznym albo od strony litewskiej, czy nie może? Pytam, bo to też jest kwestia bardzo istotna. Tak więc proszę o odpowiedź na to pytanie, ale też będę chciał kontynuować swoją wypowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, myślę, że padnie jeszcze co najmniej kilka pytań, dlatego że też chciałem zapytać o pewne rzeczy.

Jeżeli więc pan poseł chce jeszcze zadać pytania, to proszę je zadać, a ministerstwo z pewnością udzieli odpowiedzi także i na to pytanie. Chodzi o to, żeby nie przerodziło się to w dyskusję między dwiema osobami, które są na sali. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Chcę zadać kolejne pytania, ale będą one uzależnione od odpowiedzi, więc w tej chwili kończę. Jeżeli uznam, że będę chciał o coś dopytać, to wtedy zgłoszę się z prośbą o głos.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jeżeli będzie druga runda pytań, to oczywiście głos pana posła jak najbardziej...

Poseł Rafał Weber (PiS):

To już zaznaczam, że będę chciał zapytać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, bo zgłasza się tutaj jeszcze ktoś za panem posłem Mulawą. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Poseł Król teraz...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie widzę, bo...

Posel Piotr Król (PiS):

To trzeba się podnieść i zobaczyć. Nie widzę powodu, dla którego pan...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Słyszę, że pan poseł Król gardłuje, więc bardzo proszę, panie pośle.

Posel Piotr Król (PiS):

Pana bezczelność też powinna mieć jakieś granice. Jak pan kogoś nie widzi, to wystarczy, że pan wstanie. Rozumiem, że pan nie jest jeszcze taki niepełnosprawny, aby mieć problem z tym, żeby stawać na własnych nogach.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, jest pan jedynym posłem, który ma problem ze zgłoszeniem się do zabrania głosu. Bardzo proszę, udzielam panu głosu.

Posel Piotr Król (PiS):

Tak? A na czym polega mój problem ze zgłoszeniem się, skoro podniosłem rękę, a panu jest ciężko się podnieść?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Król, udzielam panu głosu. Naprawdę...

Posel Piotr Król (PiS):

Proszę pana, łaski mi pan nie robi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, panie pośle Król, udzielam...

Posel Piotr Król (PiS):

Natomiast jak pan publicznie deklaruje, że panu jest się ciężko podnieść, to może pan po prostu zrezygnuje z prowadzenia obrad, bo pan sobie nie radzi intelektualnie z tą funkcją...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ale naprawdę udzielam panu głosu.

Posel Piotr Król (PiS):

Jeszcze raz mówię, że łaski mi pan nie robi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Udzielam panu głosu. Bardzo proszę o zabranie głosu merytorycznego.

Posel Piotr Król (PiS):

Cieszę się, że wreszcie mnie pan...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Naprawdę te wycieczki personalne...

Posel Piotr Król (PiS):

Przy pana prowadzeniu obrad to ciężko o merytoryczne wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Wycieczki personalne naprawdę nie są potrzebne.

Posel Piotr Król (PiS):

Gdybyśmy się nie odzywali, to nie byłoby żadnej merytoryki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, żeby pan wrócił do meritum sprawy.

Posel Piotr Król (PiS):

Co jest potrzebne, a co nie? Nikogo nie interesuje pana ocena.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Król...

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Panie pośle, może będziemy kontynuować naszą rozmowę? Bo to...

Posel Piotr Król (PiS):

Przepraszam, ale dlaczego pan mi teraz przerywa?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Niechże się pan, panie pośle Król, skupi na merytoryce. Zachęcam pana do zabrania głosu w kwestiach merytorycznych.

Posel Piotr Król (PiS):

To jest bardzo proste.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Udzielam panu głosu.

Posel Piotr Król (PiS):

Siedem razy już pan to powtarzał. Pytanie jest bardzo proste.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Niech pan zabierze głos.

Posel Piotr Król (PiS):

Proszę pana, ale do pana nie mam pytań, bo przecież nie zna pan żadnych odpowiedzi. Zadaje pytanie rządowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Król, ale...

Posel Piotr Król (PiS):

Pytanie jest skierowane do rządu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Zachęcam do zabrania głosu.

Posel Piotr Król (PiS):

Mam pytanie do rządu. Dzisiaj jest 5 listopada. Przed chwilą otrzymaliśmy od przewoźników informację, że przed dniem 31 października zatrzymano polskie naczepy i ciągniki siodłowe na Białorusi. Dziś mamy dzień 5 listopada. W związku z tym pytanie jest proste. Jakże od tego czasu podjęli państwo działania, żeby zajęte polskie środki transportowe zostały przez Białoruś uwolnione?

Jeżeli państwo nie potrafią dzisiaj udzielić odpowiedzi werbalnie, to poproszę o nią na piśmie. Jeszcze raz podkreślam, że pytanie jest do rządu, a nie do osób, którym ciężko się podnieść z krzesła. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę. Kto jeszcze?

Pan się zgłasza. Bardzo proszę.

Wiceprezes KOPIPT Jacek Sokół:

Jeżeli mogę udzielić informacji, którą pan ode mnie przyjmie, to chciałbym powiedzieć, że dla polskich firm nic się nie zmieniło. Tak jak mogliśmy przejeżdżać do tej pory przez przejście w Koroszczyźnie, tak dalej przejeżdżamy, jednakże jest to ograniczone dla naczep i całych składów zarejestrowanych na Litwie. Po prostu nie możemy, tak jak do tej pory, swoim samochodem...

Posel Rafał Weber (PiS):

A wcześniej to było możliwe na polskich blachach?

Wiceprezes KOPIPT Jacek Sokół:

Proszę pana, cały czas. Tu się nic nie zmieniło od 2022 r. Dalej, tak jak do tej pory, przejeżdżamy normalnie do terminali przeładunkowych. Na przykład mój samochód – ciągnik siodłowy z naczepą – na polskich numerach wczoraj wjechał, wykonał wszystkie operacje transportowe i zapisał się do kolejki, która po stronie białoruskiej jest unormowana.

Przepraszam, nawiążę jeszcze do tego, że nie możemy się doprosić o prosty system kolejki elektronicznej po polskiej stronie. Sam pan o tym wie, bo z panem też wielokrotnie rozmawialiśmy na ten temat. Dowiedzieliśmy się teraz, za tego rządu, że system kolejki elektronicznej będzie wprowadzony w 2027 r. Po prostu aż żal o tym mówić, ale zostawmy to.

Wróćmy do tego, co jest teraz najpilniejsze. Chodzi nam o powrót naszych samochodów z naczepami, które są naszą własnością. Są one własnością polskich firm i polskich obywateli, ale zarejestrowane są na Litwie.

Odniosę się jeszcze do jednego. Pokróćce – według firm z naszego rejonu, które znamy – policzyliśmy, że w tej chwili problem dotyczy około 1,5 tys. naczep zarejestrowanych po tamtej stronie, ale jeszcze nie wiadomo, jaka to jest liczba. Nikt tego nie policzy, bo część naczep wraca na przykład z Kazachstanu i z dalszych rejonów Rosji. Ta liczba może być zgoła inna i wyższa od tej, o której teraz mówimy.

Zobaczcie państwo, jakie to są potężne pieniądze. Być może dla budżetu państwa i dla rządu są one nieznaczące, ale nie dla obywateli. Nasze firmy w każdej chwili – że tak powiem – mogą być rozłożone i przeznaczone do upadku. Tak jak siedzimy, a przyjechało nas tu czterech przewoźników, mamy około 50 naczep i ciągników siodłowych po tamtej stronie, więc jest to wymierna strata. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że to jest dodatkowy obszar, który pojawił się na posiedzeniu naszej Komisji. Chodzi o brak możliwości przejazdu do Polski de facto litewskimi naczepami. W tym zakresie, o którym państwo mówią, właścicielami tych naczep są pewnie polskie firmy, ale one de facto są zarejestrowane na Litwie. Panowie kiwają głowami.

Szanowni państwo, czy są jeszcze zgłoszenia w dyskusji? Nie słyszę.

Na koniec, zanim oddam głos panu ministrowi, pozwolę sobie przedstawić tutaj kilka refleksji. Otóż, szanowni państwo, po pierwsze, należy pamiętać... Dziwię się niektórym głosom: „Hop, do przodu. Jakie działania zostały podjęte? Dlaczego tych naczep jeszcze nie ma?”. Szanowni państwo, Białoruś i Rosja prowadzą wobec nas bardzo zaawansowaną operację hybrydową nie tylko w obszarze działań w cyberprzestrzeni, ale także realnych działań m.in. na naszej wschodniej granicy. Przypomnę, że bardzo agresywne zachowania tamtych państw są związane także z prowadzonymi ćwiczeniami Zapad, które w sposób oczywisty symulowały atak nuklearny w naszym regionie. Bez uwzględnienia tego kontekstu rozmowa o sytuacji na naszej wschodniej granicy z Białorusią po prostu nie dotyczy meritum sprawy. Dzisiaj główne problemy państwa polskiego nie są związane z operacjami na wschodniej granicy. Problemem jest bardzo agresywne zachowanie naszych wschodnich sąsiadów, które powoduje, że jako państwo znaleźliśmy się w bardzo trudnej sytuacji.

Teraz muszę powiedzieć, że od pierwszego dnia, kiedy przejęliśmy odpowiedzialność, w tym także ja jako przewodniczący Komisji Infrastruktury, bardzo sumiennie wykonujemy działania, które mają pomagać polskim przedsiębiorcom prowadzącym transport drogowy. Przypomnę, że wtedy, kiedy trwał wielomiesięczny zawał na naszej wschodniej granicy z Ukrainą, to właśnie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w porozumieniu z MI i z panem ministrem, który wtedy dopiero co został mianowany, wypracowywaliśmy naszą odpowiedź na to, żeby rzeczywiście udrożyć tę granicę. To my podjęliśmy działania, żeby spróbować zadziałać w temacie umowy Unii Europejskiej z Ukrainą, która przez naszych poprzedników została po prostu zbagatelizowana na etapie, kiedy można było wnosić o to, żeby zmienić jej zapisy ze względu na to, że działania firm ukraińskich naruszają konkurencję. Przypomnę ostatnie decyzje dotyczące środków z „Krajowego planu odbudowy i zwiększania odporności” (KPO) na wymianę tachografów, które także mają pomóc branży transportowej. Prowadzimy naprawdę bardzo konkretne działania, wiedząc, że firmy transportowe są istotnym elementem krwioobiegu gospodarczego.

Myślę, że naprawdę trudno byłoby komukolwiek – tak jak jesteśmy tutaj na posiedzeniu Komisji – wskazać osobę, która w trakcie swojej działalności nie zabiegała o różne sprawy związane z działaniami firm. Nie chcę przypominać historii. Walczyliśmy choćby o kwestie zapisów związanych z umowami, z likwidacją diet delegacji czy z wysokością kar. Poprzedni rząd wprowadzał bardzo rygorystyczne przepisy w zakresie szkoleń kierowców. Kierowcy traciliby nawet uprawnienia, nie wiedząc, że biorą udział na przykład w szkoleniu prowadzonym przez oszusta. Całą tę historię mógłbym przytoczyć, ale nie w tym rzecz.

Prawdziwy problem, który wszyscy dzisiaj mamy, to jest fakt, że Białoruś prowadzi wobec nas działania stricte sabotażowe, bardzo często mające charakter bezpośredniej agresji na granicy, ale i próbuje uderzać w nasze firmy, które działają w różnych branżach, w tym także w firmy transportowe. Niestety to jest fakt, z którym musimy się liczyć, biorąc pod uwagę te agresywne działania. Część naszych firm, która będzie chciała tam działać, może zostać objęta

aktami agresji. Trzeba sobie to uzmysłowić. Państwo Białoruś z pewnością będzie stosowało różnego rodzaju rozwiązania po to, żeby uderzyć w nasze firmy.

Jaka jest możliwość reakcji? Oczywiście my te reakcje prowadzimy na tyle, na ile jest to możliwe, natomiast pozostaje pytanie o to, czy państwo, które de facto wypowiada wojnę drugiemu państwu... Mówię oczywiście o wojnie hybrydowej. Czy tu są możliwości jakiejś reakcji? Na to pytanie każdy musi sobie sam odpowiedzieć. Wydaje mi się, że odpowiedź jest oczywista. Jeżeli jakieś państwo stosuje działania agresywne wobec drugiego, to trudno oczekiwać, że będzie uznawało argumenty drugiej strony, żeby obniżyć poziom emocji związanych z tymi agresywnymi działaniami. Wydaje mi się, że to jest bardzo skomplikowana materia, która wiąże nie tylko Polskę, ale też państwa UE i Sojuszu Północnoatlantyckiego. To nie jest wyłącznie nasz problem.

Jest i druga rzecz, na którą chcę zwrócić uwagę. Od razu chciałbym podziękować za to, że de facto – tak zrozumiałem intencje wnioskodawców czy organizacji inspirujących to posiedzenie – chodziło nam też o rozmowę o tym, jak w przyszłości możemy zarządzać tego rodzaju kryzysami. Rozmawialiśmy tutaj z przedstawicielami branży.

Biorąc pod uwagę nastawienie Białorusi i Rosji, czekają nas kryzysy. Wszyscy musimy sobie uświadomić, że to nie jest ostatnie zagrożenie ze strony Białorusi, tylko jedno z wielu, które już są za nami, ale też jedno z wielu, które są przed nami. Jeżeli dzisiaj możemy stwierdzić coś z całą pewnością, to fakt, że Białoruś będzie stosowała kolejne tego typu zachowania, żeby uderzyć w nasze państwo i w jego wiarygodność, w podstawy ekonomiczne funkcjonowania naszego państwa i w naszych przedsiębiorców, a także w mieszkańców na przykład tych województw, które leżą na wschodzie Polski. W wymiarze strategicznym wszyscy niestety musimy brać to pod uwagę.

Musimy zdawać sobie sprawę z tego, że czas pokoju i przyjaznych gestów ze strony Białorusi niestety dawno mamy za sobą. Moim zdaniem cezura jest dużo wcześniejsza niż rok 2022, ale w 2022 r. wraz z agresją Rosji na Ukrainę i bardzo aktywną pomocą udzielaną Rosji przez Białoruś w wielu obszarach czas pokoju się skończył. W swoich działaniach musimy brać pod uwagę fakt, że – w przeciwieństwie do nas – dzisiaj Białoruś, jeżeli chodzi o kwestię pokojowego współistnienia, jest na drugim krańcu tej dyskusji.

W związku z tym bardzo dziękuję za propozycję, którą złożył pan prezes, żebyśmy o tym porozmawiali podczas posiedzenia Komisji i spróbowali podzielić się refleksjami na temat tego, jak możemy zarządzać tym kryzysem, aby w przyszłości, kiedy spotkają nas tego typu działania, jakie miały miejsce, czyli na przykład konieczność zamknięcia granic czy ich uszczelnienia, móc zrobić to w taki sposób, by chronić naszą gospodarkę, firmy i przedsiębiorców.

Wydaje mi się, że to jest dobry pomysł, dlatego że oczywiście szczegóły na pewno muszą zostać uzgodnione w ramach bardziej bieżących relacji, ale rozmowa o tym oraz podzielenie się refleksjami i wnioskami z tego, co miało miejsce, jak i zaproponowanie kroków do przodu, czyli jakiegoś predialogu... Składałam tutaj propozycję na ręce pana ministra, żeby jednak spróbować wypracować jakiś mechanizm w ramach predialogu przed możliwymi działaniami albo w formie bieżącej informacji, żeby przedsiębiorcy też mogli oceniać stopień zagrożenia różnymi działaniami. Na co dzień z tym żyjemy, więc czasem te decyzje są podejmowane z dnia na dzień czy z godziny na godzinę. Przelatuje dron i w związku z tym trzeba dokonać wyłączeń i podjąć odpowiednie decyzje. To nie są proste sprawy, ale wydaje mi się, że pan prezes, proponując takie posiedzenie, wyszedł z pewną propozycją, która może spowodować, że firmy będą mogły łatwiej zarządzać biznesowo tym kryzysem. Zdaje mi się, że to jest niesłychanie ważna inicjatywa. Dlatego to akcentuję.

Mamy jeszcze drugi temat, litewskich przyczep, natomiast intencją była rozmowa na trochę inny temat. To jest inny obszar. Rozumiem, że to rodzi pewne problemy. Dlatego też jestem tym trochę zaskoczony, tym bardziej że pan poseł w ostatniej chwili to wysłał. Nawet nie miałem możliwości zapoznać się z wnioskiem o udział w posiedzeniu Komisji. Państwo jednak tu są i akcentują te problemy, który mają. Natomiast, tak jak mówię, wydaje mi się, że jakby... Nie chcę, żebyśmy stracili z oczu ideę, która stała za zwołaniem tego posiedzenia. Spróbujmy może powiedzieć sobie o oczekiwaniach i o takich mechanizmach, które spowodowałyby, że przepływ informacji pomiędzy branżą a rządem byłby jeszcze lepszy. Chodzi o to, żeby jednak próbować działać wyprzedzająco, a nie później martwić się o to, co się stanie z naszymi zasobami, które zostały zaaresztowane za granicą.

W związku z tym, panie ministrze, jako wniosek w dyskusji składam też na pana ręce prośbę o refleksję w tej sprawie, a być może o próbę wypracowania i zaproponowania jakiejś formuły dialogu, która by umożliwiła właśnie ochronę, bo wszyscy zdajemy sobie sprawę... Mieszkam przy granicy, więc wiem, że nasza gospodarka jest zależna od tego, co się dzieje na granicy. Mamy bardzo żywe relacje międzynarodowe i gospodarcze. Ludzie pracują po dwóch stronach granicy, wykorzystując te możliwości, które są. Wiem zatem, że dla mojego regionu taka decyzja też byłaby trudna. Tym bardziej wydaje mi się, że jeżeli ze względów bezpieczeństwa jest taka możliwość, to byłby potrzebny jakiś taki termometr, który by pokazywał: „Słuchajcie, teraz uważajcie, bo temperatura rośnie. Być może trzeba zwrócić baczniejszą uwagę na operację”. Być może coś takiego byłoby potrzebne.

Mówię na bieżąco. Nie wiem, kto tam się uśmiecha. Myślę, że w takich sytuacjach, kiedy chodzi o bezpieczeństwo i o biznes, to tego typu śmichy chichy nie mówią o powadze tej osoby, która w ten sposób się zachowuje. To tyle z mojej strony.

Rozumiem, że wypowie się jeszcze pan prezes, a potem oddam głos panu ministrowi. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, z naszego punktu widzenia... W zasadzie powiem inaczej. Chciałbym, żeby państwo rozumieli, że dla nas wiele rzeczy jest w pełni zrozumiałych. Rozumiemy też całą złożoną sytuację geopolityczną oraz zachowanie władz po stronie Białorusi i Rosji. Wiemy, jaki tam jest system polityczny i jak łatwo jest ręcznie zarządzać pewnymi procesami. Rozumiemy też, jak trudno jest po naszej stronie nimi zarządzać, bo mamy zupełnie inny system zarządzania. Tym bardziej więc chciałbym, żeby wszyscy uczestnicy tego procesu gdzieś to sobie odłożyli w głowie, że dla nas najważniejsze są informacja i przewidywalność.

Przecież wiadomo było na parę miesięcy wcześniej, że będą takie manewry. Jak zbliżał się już okres tych manewrów, to komentarze były dość krytyczne i wskazujące na jakieś zagrożenie ze wschodniej strony. Wtedy chyba był to ten czas, kiedy nasze państwo zastanawiało się, czy nie wdrożyć również takiego instrumentu jak zablokowanie granic. Dlaczego w tym momencie urzędnicy nie zastanowili się nad tym, co z naszymi obywatelami? Jeżeli granica musiała być i została zamknięta, to wydaje mi się, że wszyscy, jak tu siedzimy, okazalibyśmy wielkie zrozumienie. Nie mogliśmy tylko zrozumieć, dlaczego w jakimś specjalnym, awaryjnym trybie nie wpuszczono z powrotem naszych ciężarówek, które stały się tam żywymi zakładnikami. Dlatego właśnie uważam, że ten aspekt należy wziąć pod uwagę, pracując nad mechanizmami i procedurami na przyszłość, bo nie jest wykluczone, że będzie jeszcze taka sytuacja, gdzie tego typu instrument państwo będzie musiało zastosować.

Następna sprawa. Państwo dysponuje ogromną armią wykwalifikowanych urzędników, którzy pracują na przejściach granicznych i mają doświadczenie. Od kilkudziesięciu miesięcy siedzą oni w oczekiwaniu na zadania z założonymi nogami. Mam tu na myśli urzędników, którym w lutym 2023 r. zamknięto przejście graniczne w Kuźnicy Białostockiej, a w listopadzie kolejne przejście w Bobrownikach. W sytuacji, gdy później spodziewamy się wzmożonego ruchu na jednym wąskim przejściu, można było wcześniej przygotować urzędników, przewieźć ich i zreorganizować im pracę w taki sposób, żeby oni również chcieli pracować z pełną świadomością i wrażliwością na sytuację, a tak nie było. Praktycznie rzecz biorąc, urzędnicy celni od lat funkcjonują według własnych, niepisanych kodeksów.

To przewoźnicy informują nas o tym, jak traktowani są kierowcy i przedsiębiorcy, którzy – było, nie było – wykonują też ważne dla państwa czynności i operacje. Należało się do tego przygotować. Granica została otwarta, a kolejka cały czas rosła i rosła. To tylko potęgowało tę trudną sytuację. Wszystkie spostrzeżenia należałoby wziąć pod uwagę i wypracować jakiś dokument awaryjny czy w ogóle sposób rutynowego postępowania, żeby w przyszłości nie stawiać nas w takiej sytuacji.

Oczywiście minister spraw wewnętrznych i administracji ogłosił w mediach, że państwo jest przygotowane na zadośćuczynienie przewoźnikom, którzy ponieśli straty z tego tytułu. Ważna była jednak skala. Dzisiaj skala jest już znana, więc oczekujemy teraz na kolejny krok i przekazanie informacji, na jakiej zasadzie, gdzie i do kogo przewoźnicy mają się zgłaszać po to odszkodowanie. Szanowni państwo, ale odszkodowanie czy zadośćuczynienie to nie jest rozwiązanie problemu. Oczekujemy czegoś zupełnie innego.

Pan minister wspominał o tym, że jesteśmy gotowi do przebudowy przejść granicznych. Jestem zaskoczony, bo pierwszy raz słyszę o takiej informacji. Dotychczas słyszałem, że nie ma takiej możliwości, bo nie ma terenu ani warunków, żeby zmienić infrastrukturę na przejściach.

Od razu zgłaszam się, panie ministrze, ponieważ mam również doświadczenie jako kierowca, bo zza szyby z szoferki ciężarówki przyglądałem się, jak to rozwiązali na przykład Niemcy. Kiedy przed wejściem do UE nie potrafiliśmy rozwiązać problemu z przejściami granicznymi, to właśnie Niemcy rozwiązyli to znakomicie, budując oddalony od przejścia granicznego terminal, na którym wszyscy się pomieścili. Mieli zaplecze socjalne, co prawda, prowizoryczne, bo w kontenerach, ale wszyscy kierowcy mogli się wyspać i stanąć w kolejce do dowolnego urzędnika celnego, bo było ich naprawdę wielu, i pozostało tylko czekać, aż Polska się upora z możliwością przyjęcia tych przygotowanych do przekraczania granicy ciężarówek, bo u nas oczywiście tego nie potrafiono robić inaczej niż w sposób archaiczny, jak w starych czasach. Zresztą te przyzwyczajenia w dużym stopniu pozostały do dzisiaj. Zgłaszam się, panie ministrze. Chętnie służę pomocą. Chciałbym po prostu porozmawiać na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Zgodnie z zapowiedzią bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, chciałbym odpowiedzieć na liczne pytania i raz jeszcze podkreślić, że absolutnie nikogo źle nie traktuję... Ktoś mówił, że nazwałem go kombinatorem. Absolutnie nie. Powiedziałem tylko to, co jest zgodne z prawdą, że państwo, chcąc ominąć zakaz wprowadzony dwa lata temu na przewoźników polskich, którzy otrzymali zakaz swobodnego poruszania się po terytorium Białorusi, a tylko do miejsc przeładunkowych w pasie granicznym, rejestrowali swoje środki transportu na terenie Litwy. Z tego tytułu Litwa otrzymywała oczywiście podatki od środków transportu. Bądźmy precyzyjni. Podatki od środków transportu państwo płać na terytorium Litwy.

W tym przypadku zostało to wprowadzone z godziny na godzinę przez białoruski rząd Łukaszenki, w przeciwieństwie do tego, co jeszcze raz przypomnę, że zamknięcie polsko-białoruskiej granic z inicjatywy Polski nastąpiło z kilkudniowym wyprzedzeniem. Pan premier we wtorek informował o tym po posiedzeniu Rady Ministrów. Przejście zostało zamknięte w nocy z czwartku na piątek. Zgadza się, że nie wszyscy mogli zdążyć, jednak było wyprzedzenie i była informacja. Sytuacja była też dynamiczna.

Ten zakaz, który został wprowadzony 31 października przez rząd Białorusi, dotyczy relacji białorusko-litewskich. Jeżeli pojazdy są z rejestracją litewską, to w tym obszarze tak naprawdę może działać tylko władza litewska. Jesteśmy w kontakcie z przedstawicielami Ministerstwa Transportu Litwy i z organizacją, która zrzesza przewoźników litewskich. Postaramy się ten problem rozwiązać. Nie mamy jednak instrumentów do tego, żeby wprost takie problemy rozwiązywać, bo – jak wskazałem – zgodnie z przepisami prawa są to naczepy zarejestrowane na terytorium Litwy. Proces poszukiwania rozwiązań, żeby państwu pomóc, będziemy kontynuować wspólnie z Litwinami, ale sytuacja nie jest prosta, tylko złożona.

Jeżeli chodzi o przejścia polsko-białoruskie, to tutaj nic się nie zmieniło. Powtórzę, że przepisy, które weszły ponad dwa lata temu, nadal są obowiązujące. Polscy przewoźnicy tylko w pasie nadgranicznym mogą przejeżdżać do terminali przeładunkowych.

Jeszcze odpowiedź na wniosek pana przewodniczącego i pana prezesa. Oczywiście uważam, że prowadzimy bardzo otwarty dialog ze środowiskiem przewoźników. Nie tak dawno, bo 29 października, a więc kilka dni temu, odbyło się kilkugodzinne spotkanie z przedstawicielami 18 organizacji polskich przewoźników. Uczestniczyło w nim 30 osób. Poruszyliśmy wszystkie tematy. Wtedy oczywiście jeszcze nie wypłynął temat, o którym mówimy, bo to było dwa dni przed decyzją rządu białoruskiego, ale jesteśmy oczywiście otwarci. Spróbujemy przygotować mechanizmy działań wyprzedzających na sytuacje kryzysowe. Powiedzmy sobie jednak szczerze, że nie jesteśmy w stanie przewidzieć wszystkich okoliczności, bo czasem to jest tak, że – jak powiedział pan przewodniczący – wlatuje dron czy zdarza się inna sytuacja, która wpływa na geopolitykę. To jest bardzo skomplikowane.

Rozumiem trudną sytuację polskich przewoźników, których działalność na kierunku wschodnim jest obciążona ryzykiem. Natomiast w hierarchii różnych wartości sprawa

bezpieczeństwa państwa w pewnym momencie jednak bierze górę. Czasem takie podmioty jak państwa firmy są poszkodowane. Rząd i MI wspólnie z innymi ministerstwami będą na pewno próbować i zadośćuczynić, i tak działać, aby pomóc w tym obszarze, do którego mamy instrumenty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan minister Maciej Duszczyk.

Podsekretarz stanu w MSWiA Maciej Duszczyk:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, myślę, że – tak jak mówił pan minister Bukowiec – nie wszystkie scenariusze jesteśmy w stanie przewidzieć, ale wiemy o tym, że ta sytuacja nie skończy się jutro, za tydzień czy za rok, a więc musimy być przygotowani na bardzo różne rzeczy. Państwo muszą być włączeni w proces informowania o pewnych działaniach, które po prostu muszą być zarządzane. Gdyby to był krótki okres...

To jest trochę tak samo jak na granicy, jeśli chodzi o kwestie dotyczące zapory i przepisów, które tam obowiązują. Jesteśmy przygotowani na to, że kryzys na granicy będzie trwał jeszcze lata. W związku z tym wszystkie działania dotyczące uszczelnienia granicy i szkolenia Straży Granicznej są realizowane w perspektywie na lata. Natomiast tak naprawdę w przypadku pewnego rodzaju działań handlowych czy w zakresie sytuacji gospodarczej będzie niestety bardzo podobnie.

Musimy być również przygotowani na bardzo różne działania, które niekoniecznie są inspirowane bezpośrednio przez Białoruś czy przez Rosję, ale są na przykład wynikiem różnego rodzaju sytuacji z państwami trzecimi, które będą chciały eliminować przedsiębiorstwa unijne z pewnych procesów, które dzieją się czy to w Rosji, czy to na Białorusi. To jest sytuacja, na którą musimy być przygotowani, jeśli chodzi o kolejne lata. W związku z tym nie przewidzimy wszystkich scenariuszy. Natomiast pewne scenariusze mówiące o tym, co się dzieje wtedy, kiedy musimy...

Zapad będzie za rok. W tym momencie musimy już wiedzieć o tym, że jeżeli na przykład na miesiąc przed ćwiczeniami Zapad stwierdzimy, że będzie podobna sytuacja jak ta, o której dowiedzieliśmy się bardzo niedługo przed przesunięciem ćwiczeń bliżej polskiej granicy, w związku z czym była podjęta decyzja dotycząca granicy, to może trzeba będzie zrobić tak samo, żeby działać wyprzedzająco. Miesiąc wcześniej możemy na przykład powiedzieć, że w danym momencie granica będzie po prostu zamknięta, nie czekając na to, jaka będzie ostateczna decyzja co do relokacji wojsk rosyjskich i białoruskich bliżej granicy Polski czy odsunięcia od niej. Jeżeli jest odsunięcie, to nie ma problemu, a jeżeli wojska są bliżej, to musimy po prostu na to bardzo mocno reagować.

Szanowni państwo, pamiętajcie o tym, że mieliśmy bardzo poważną sytuację w Kuźnicy Białostockiej w 2022 r., kiedy po prostu nastąpił inspirowany przez reżim Łukaszenki atak na przejście graniczne. Mogę więc powiedzieć o pewnej nauce, która z tego płynie, żebyśmy działali wyprzedzająco. Mam też prośbę, żeby państwo reagowali od razu, jeżeli będzie miała miejsce taka sytuacja, że prewencyjnie zamykamy granicę. Wtedy też będzie pytanie: „A może nie trzeba było zamykać”? Musimy znaleźć tutaj jakiś kompromis mówiący o tym, że dogadujemy się w taki sposób, że informujemy wcześniej, ale nie wiemy do końca, jaka będzie decyzja, bo po tamtej stronie decyzje są podejmowane *ad hoc*, natomiast mówimy prewencyjnie, że na przykład zamykamy na tydzień czy na 10 dni. Jednak informujemy dwa czy trzy tygodnie wcześniej o tym, że taka sytuacja będzie miała miejsce. Moim zdaniem to jest jak najbardziej do rozważenia.

Mogę również powiedzieć, że przekażę to swojemu szefowi. Jeżeli w najbliższych dniach będzie rozmawiał z ministrem spraw wewnętrznych Litwy, poproszę go też o to, żeby przekazał mu informację mówiącą o przejściu granicznym między Białorusią a Litwą, o którym państwo mówią. Musimy tylko ustalić przez MI, o jaki problem dokładnie chodzi. Czy chodzi tutaj o to, że Litwini ich nie wpuszczają, czy o to, że Białoruś ich nie wypuszcza? To są dwie różne kwestie. Możemy działać, jeśli chodzi o Litwę, gdyby ich nie wpuszczano, ale dużo trudniej będzie z Białorusią, bo Białoruś po prostu może ich nie wypuścić. Wtedy mamy te nasze siły nacisku. Zresztą za chwilę bardzo chętnie się o tym dowiem, bo chciałbym przekazać szefowi precyzyjną informację, o czym ma on powiedzieć swojemu litewskiemu odpowiednikowi. Na swoim poziomie również mogę tę kwestię poruszyć jutro ze swoim odpowiednikiem.

Ostatnia sprawa, która jest istotna, dotyczy tego, o czym mówił też pan prezes. Planowane są trzy inwestycje, które są zaawansowane z punktu widzenia możliwości ich uruchomienia. To jest rozbudowa platformy wywozowej terminala w Koroszczynie. Z informacji, które mam, wynika, że do 2025 r. ma być opracowana dokumentacja projektowa oraz pozyskany grunt pod rozbudowę. To jest kwestia dotycząca Koroszczyna. W pewien sposób jest planowana spora inwestycja na poziomie 200 mln zł.

Druga jest rozbudowa platformy przewozowej terminala w Koroszczynie. Planowana jest budowa budynku granicznej kontroli sanitarnej i fitosanitarnej. To jest inwestycja na lata 2026–2027. Inwestycja posiada zapewnienie finansowania na poziomie ponad 30 mln zł.

Ostatnia inwestycja, o której można powiedzieć, że jest już na etapie zaawansowanym, to jest przebudowa wjazdu na drogowe przejście graniczne Kuźnica Białostocka–Bruzgi. Inwestycja przewiduje budowę głowicy przejścia dostosowanej do przekroju drogi ekspresowej S19 oraz dodatkowego stanowiska wagowego na kierunku wyjazdowym z Polski. Wartość inwestycji wynosić będzie 18 mln zł. Tutaj czekamy na decyzję Ministerstwa Finansów. Myślę, że ta decyzja mogłaby być podjęta w następnym roku.

Jesteśmy przygotowani na trzy inwestycje, które możemy w miarę szybko zrealizować. Będą one jednak realizowane wtedy, kiedy po drugiej stronie będzie jakakolwiek wola do tego, żeby po prostu w pewien sposób udrożnić ruch. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Zgłaszają się kolejne osoby do wzięcia udziału do dyskusji. Bardzo proszę, pan prezes Jan Buczek.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Panie ministrze, dziękuję za informacje. Natomiast mówiłem już, że dobrze to rozumiemy i nie wchodzimy w wielką politykę. Rozumiemy państwa rolę, tylko chcemy, żebyście wy również, wykonując tę swoją rolę, mieli świadomość, że za każdą waszą decyzją kryją się skutki. Te skutki również trzeba wziąć pod uwagę, budując cały plan albo projekt takiej czy innej decyzji.

Chodzi nam tylko o to, że nie mieliśmy żadnej informacji o tym, kiedy będzie otwarta granica. To jest zrozumiałe, jeżeli granica jest zamknięta na wyjazd, ale na wjazd można chyba było jednak wpuszczać przewoźników, tylko wolno, bardzo dokładnie i z dużym zapasem bezpieczeństwa. Celnicy i pogranicznicy po swojej służbie idą na zasłużony odpoczynek. A co ma zrobić ten kierowca, który nawet nie wziął zapasu wody i pojechał tam bez pieniędzy? Jest okres zimowy. Kierowca utyka tam na osiem dni i nawet nie wie, czy go wpuszczą, czy nie wpuszczą. Co ma zrobić przewoźnik? O tym właśnie mówimy.

Musimy oczywiście znaleźć sposób na to, żeby się uprzedzać i informować. Przecież nawet urzędnicy nie wiedzieli o tym, że jacyś polscy przewoźnicy wracają z odległych rynków azjatyckich, bo były takie pytania: „Niech mi pan powie, skąd się oni biorą, skoro granica jest zamknięta?”. Biorą się stąd, że jeszcze niektórzy oczekiwali na odprawę, zanim mogli zarejestrować się w kolejce, a jeszcze inni musieli przyjechać na przejście graniczne. Kierowca, żeby się wpisać do kolejki, fizycznie musiał się tam pojawić, czego również nie wiedzieli wysocy przedstawiciele MSWiA. Wątpili oni w informacje uzyskane ode mnie, choć akurat mam taką cechę, że nie konfabuluje, tylko mówię to, co wiem, a jak nie wiem, to mówię, że nie wiem i muszę to sprawdzić.

Jeżeli chodzi o opuszczenie przez naczepy obszaru Białorusi, to dzisiaj nie ma chyba takiej możliwości, póki formalnie nie będzie otwarta granica między Litwą a Białorusią. Strona litewska też pracuje nad tym, bo utknęli tam również litewscy przewoźnicy. Nie wiem, czy byłaby taka możliwość, żeby na przykład ciągnik białoruski mógł wyprowadzić taką naczepę przez przejście litewsko-białoruskie, a jeżeli nie białoruski, to według mnie litewski, ale dopiero wówczas, gdy zapadnie uzgodnienie pomiędzy Białorusią a Litwą.

Chcę również powiedzieć panu ministrowi, że oczywiście mamy świadomość, że podejmujemy ryzyko. Panie ministrze, kalkulujemy to ryzyko. Jednak w tej sytuacji, jaka się zdarzyła, ten problem wykroczył już poza zwykłe ryzyko. Jeżeli nie mamy od swoich władz informacji i stoimy w rozkroku, to wtedy na dobrą sprawę pojawiają się przeróżne refleksje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, bo pan się zgłasza.

Członek zarządu KOPiPT Tomasz Borkowski:

Tomek Borkowski, przedsiębiorca, członek KOPiPT.

Przed wszystkim musimy pamiętać o jednej rzeczy. Tam są nie tylko litewskie naczepy, ale też ciągniki siodłowe zarejestrowane w Polsce, jak na przykład mój ciągnik siodłowy, który nie może wyjechać i zostawić litewskiej naczepy, żeby wrócić do Polski.

Pan przewodniczący stwierdził, że powinniśmy zacząć dyskusję na temat rozwiązań na przyszłość, jeśli chodzi o zamknięcie granic. Nie musimy ich za bardzo szukać, bo w tym momencie pokazała je nam Litwa. Zamykając granicę, zostawiła ją otwartą dla swoich obywateli i samochodów na powrót. Oni cały czas mogą wracać. Samochody litewskie przejeżdżają na bieżąco przez granicę w Kamiennym Łogu. Informacja jest taka, że cały czas wjeżdżają tam samochody i odbywa się ruch.

Druga rzecz. Musimy już wychodzić, bo kolejne obowiązki nas wzywają. Chciałem powiedzieć, że na przykład mój samochód został zaaresztowany na granicy w Kozłowiczach i przetransportowany pod Bobrowniki, co jest jasnym sygnałem. Taki był zamiar. Musimy sobie z tego zdać sprawę. Decyzja pana premiera, który powiedział o tym, że granice będą otwarte, a później, że będziemy się solidaryzować z Litwą... Litwa tego nie zrobiła, gdy zamknęliśmy granicę. Jak my to zrobiliśmy, strzelały korki od szampanów, bo oni się cieszyli, że w tym momencie było u nich Eldorado. Gdy Litwa zamknęła granicę, to nie rozumiem tego, czemu polscy urzędnicy od razu się solidaryzują z Litwą, która tej samej solidarności nie wykazała miesiąc czy dwa miesiące wcześniej. Nasze samochody są ewidentnie zakładnikami nieprzemyślanych słów polskich polityków. Taka jest prawda. Nikt tego tutaj nie potrafi powiedzieć prosto w oczy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Momencik. Bardzo proszę, bo pan się zgłasza.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Chciałem jeszcze dodać coś do tego, o co pytał pan wiceminister. Nasze samochody nie mogą przejechać granicy w Kamiennym Łogu, ponieważ muszą się poruszać w rejonie przeładunków. Oczywiście jeździliśmy na przeładunki do przejścia Bobrowniki–Bierestowica, bo tam też jest magazyn przeładunkowy, ale wtedy dostawaliśmy przyzwolenie od władz białoruskich, ponieważ mamy elektroniczną plombę.

Nie wiem, czy państwo sobie zdają sprawę, ile pieniędzy zostawiamy tylko za to, że wjeżdżamy na dwa km do Białorusi? Płacimy 180 euro za zezwolenie i 24 euro za tzw. dezynfekcję. Proszę państwa, dezynfekcja wygląda tak, że przyjeżdżamy przez mgiełkę, ale płacimy. Dalej są opłaty za wjazd na teren i za plombę elektroniczną. Płacimy 600 euro – to jest jeden samochód bez opłat celnych. Dlatego proszę zobaczyć, jakie to są potężne pieniądze.

Nie mamy teraz fizycznej możliwości przejechania na tamto przejście, żeby ktoś, nawet litewski ciągnik, odebrał naszą naczepę i ją odprowadził. Tutaj jest duży problem. Z tym sobie nie poradzimy bez jakichś tam ustaleń. Litwa sobie zamyka granicę Bieniakonie–Soleczniki. To duże przejście, prawda? Zostawia jednak Kamienny Łog, żeby ich samochody mogły wracać. My tak nie zrobiliśmy.

Mam nadzieję, że nie będziemy już musieli się zderzać z koniecznością zamknięcia granicy. Wszystko się może wydarzyć, bo stan jest taki, jaki jest, ale trzymam kciuki – myślę, że nie tylko z naszymi kolegami, ale i z państwem – żeby nie było już sytuacji zagrożenia, gdzie państwo musi się posuwać do takich decyzji, które rozumiemy, tylko musi być to przemyślane.

Dobrze by było, żeby ktoś z państwa postarał się zrobić dogłębny wywiad z tymi przewoźnikami, którzy wykonują operacje transportowe do Białorusi – co możemy robić i które możemy wracać, żeby nie było nieporozumień, że komuś się coś znowu wydawało, że możemy, jak my czegoś nie możemy. Nie bierzemy za to żadnych diet ani żadnych opłat za wyjazdy i za dojazdy. My po prostu chcemy, aby udzielić takich informacji, o których z przyczyn oczywistych państwo też mogą nie wiedzieć, ale chcemy to zrobić po to, żeby nam wszystkim się łatwiej pracowało i żyło. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Zaraz oddam głos panu dyrektorowi, ale muszę coś panu powiedzieć. Musi pan wkalkulować w swoją działalność to, że sytuacje związane z eskalacją napięcia na granicy polsko-białoruskiej ze strony Białorusi będą miały miejsce.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Tak, proszę pana.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie oczekuję tego, że będziemy teraz prowadzić dyskusję. Usłyszałem pana, ale bardzo proszę, żeby również pan mnie usłyszał, że niestety ten czas, w którym byliśmy w stanie pokojowo współistnieć z Białorusią, dzisiaj zmienił się dramatycznie. Białoruś jest wobec nas państwem wrogiem, w związku z czym wraz z Rosją z pewnością będzie wprowadzała takie rzeczy, które mogą od nas wymagać również zamknięcia granicy. Tylko tyle. Chcę, żeby pan to usłyszał i miał tę świadomość.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Proszę pana, przepraszam – powiedziałem, że rozumiem tę sytuację.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak, ale przed chwilą pan powiedział, że ma pan nadzieję, że takie sytuacje nie będą miały miejsca.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Mam nadzieję, ale rozumiem taką sytuację.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Musi pan to wkalkulować.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Ale my to kalkulujemy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo się cieszę.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Naprawdę zdajemy sobie sprawę z tego, że w każdym momencie może być taka sytuacja, tylko prosimy o to, że jeżeli ktoś wydaje pewne decyzje, to żeby postawił się z drugiej strony i w takim razie pomyślał o nas, tak jak Litwa, bo pan zobaczy...

Jeszcze o jednej rzeczy tylko państwu powiem. Czy państwo wiedzą, że litewskimi przejściami nie mogły wjeżdżać do Białorusi inne auta niż tylko litewskie? Przez naszą granicę w Koroszczynie wjeżdża każdy, komu się tylko spodoba. Znam sytuację, w której firma Wea, prowadząca działalność zaraz przy granicy w Koroszczynie, w momencie zamknięcia tego przejścia wysłała samochód z niemieckimi rejestracjami na przejście Bieniakonie–Soleczniki, a Litwini zawrócili ten samochód, mówiąc, że tym przejściem mogą przejeżdżać tylko Litwini. A my – jak zwykle – pozwalamy wszystkim na wszystko. To jest przykre dla nas. To tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Czyli zawrócili Niemców.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Tak, zawrócili.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jeśli można, panie przewodniczący, to oddałbym jeszcze głos panu dyrektorowi Bartoszowi Jabłoncy odnośnie do przejścia litewsko-białoruskiego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Oczywiście.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bartosz Jabłonna:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem się właśnie odnieść do przejścia Kamienny Łog. Doskonale państwo wiedzą, że w każdym dekrety prezydenta Łukaszenki znajdują się przejścia graniczne, które są wyznaczone do odprawy celnej. Tak jak w przypadku Polski mamy wskazane Kukuryki–Kozłowice jako przejście graniczne, którym mogą się odprawiać

polscy przewoźnicy czy też przewoźnicy, którzy wykorzystują pojazdy zarejestrowane w Polsce, tak jeśli chodzi o przewoźników czy pojazdy zarejestrowane na Litwie, Kamienny Łog znajduje się właśnie na tej liście. To jest miejsce wskazane przez przedstawicieli Białorusi do odprawy celnej pojazdów zarejestrowanych na Litwie. Dlatego tam odbywa się ruch wyjazdowy. To jest sytuacja analogiczna do naszych Kukuryk. Nas to nie dziwi. Skoro na liście mamy wskazane miejsce do odprawy, to tam są odprawiane te pojazdy.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Tak, proszę pana, bo nas też to nie dziwi, że tamtędy mogą wracać przewoźnicy litewscy. Nie ma żadnego problemu. Zwracamy tylko uwagę na to, że Litwa ogłosiła, że zamyka granicę, ale zostawiła furtkę na powrót. My ogłosiliśmy, że zamykamy, ale żadnej furtki powrotnej nie zostawiliśmy dla Polaków. Tylko na to zwracam uwagę. Nie wypominam, że coś się dzieje na tym przejściu. Chodzi o to, że ogłosili, że zamykają, a od nas żądają czy oczekują nie wiadomo czego, ale sami robią dla siebie jak najlepiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo, szanowni państwo.

Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tylko jedno zdanie, żeby nie powstało wrażenie, że Litwini mają tutaj jakąś szczególną pozycję. Z naszych informacji – to jest przekazywane przez służby, władze i organizacje litewskie – wynika, że w tej chwili oni są w dramatycznej sytuacji. Transport litewski naprawdę jest w sytuacji bardzo skomplikowanej i trudnej, dlatego że do tej pory mogli oni swobodnie działać na tym rynku, a zostało im to zamknięte. To są informacje przekazane nam przez stronę litewską. Tak, mówię o tym, żeby nie było wrażenia, że nagle się tutaj coś dzieje między wierszami.

Wiceprezes KOPiPT Jacek Sokół:

Broń Boże.

Członek zarządu KOPiPT Tomasz Borkowski:

My w tej sytuacji byliśmy dwa lata temu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo...

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Tylko nie musieliśmy być.

Członek zarządu KOPiPT Tomasz Borkowski:

Nie musieliśmy w niej być.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Gdyby nie minister Kamiński, to nie bylibyśmy w takiej sytuacji.

Członek zarządu KOPiPT Tomasz Borkowski:

Tak. W pełni się zgadzam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, ale moment. Szanowni państwo, jeżeli ktoś chce zabrać głos, bardzo proszę o to, żeby podnieść rękę. Zanim udzielię głosu, proszę wyłączyć mikrofon.

Pan minister Maciej Duszczyk, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MSWiA Maciej Duszczyk:

Bardzo dziękuję.

Tylko jedno zdanie. Na pewno usłyszeliśmy to jako MSWiA i MI, a przynajmniej na pewno sam słyszałem, że gdybyśmy jeszcze raz byli zmuszeni do zamykania granicy, czego oczywiście nie wykluczamy, to kwestia dotycząca informacji, żeby zostawić tirom możliwość wjazdu, absolutnie będzie jednym z priorytetów.

Chciałbym jednak również zaznaczyć to, że sytuacja, w której musieliśmy zamykać przejście w trybie ekstraordynaryjnym, wynikała z bardzo specyficznej sytuacji, która bardzo szybko wystąpiła po stronie białoruskiej. Stało się tak ze względu na zagrożenie militarne, a więc momentami w takiej sytuacji musimy naprawdę bardzo mocno zareagować. Zgadzam się,

że są tego konsekwencje, czego nie próbujemy w żaden sposób unikać, ale też nie chcę powiedzieć, że następująca sytuacja, dotycząca na przykład zamknięcia granicy w przeciągu godziny, nie będzie musiała zostać zrealizowana, bo jednak w przypadku informacji ze strony białoruskiej, z uwagi na bezpieczeństwo militarne państwa, takie decyzje będą musiały być w tym momencie podjęte. Jestem w obowiązku, żeby to państwu powiedzieć.

Z całą pewnością usłyszeliśmy państwa, żeby – jeżeli to jest w pewien sposób działanie scenariuszowe czy standardowe – zawsze zostawić możliwość wjazdu na terytorium Polski ciężarówek, które są zarejestrowane w Polsce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Bardzo proszę, bo pan się zgłasza.

Członek zarządu KOPiPT Tomasz Borkowski:

Chciałem tylko jeszcze dopowiedzieć jedną rzecz. Uważam, że nie możemy liczyć na to, że rząd litewski będzie się upominał o nasze naczepy. Nie będą się o nie upominać. Gdyby pan minister prowadził transport, to wiedziałby, że podatek od środków transportu to jest mikroskopijna część podatków, jakie płacimy jako przedsiębiorcy. Tak, dla litewskiego transportu jesteśmy największą konkurencją. Dla nich to jest jak złoto. W tym momencie zostaliśmy tym dekretem całkowicie wypchani z tego rynku. Litwini nie będą się martwić o nasze naczepy, bo przez ich działanie i działanie naszych urzędników doprowadziliśmy do tego, że zostaliśmy całkowicie wypchnięci z rynku. To tyle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, pan prezes Buczek.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Tylko *ad vocem* głosu pana, który się wypowiadał. Uważam, że dla białoruskich służb naprawdę nie ma znaczenia, kto zapłacił za naczepę – czy Polak, czy Litwin. Jeżeli to będzie naczepa z numerem litewskim, to gdy systemowe rozwiązanie będzie już możliwe i dokonane, po prostu wyjedzie na mocy wówczas obowiązujących zasad. Łatwo to przewidzieć. Nasze naczepy z rejestracjami litewskimi w tym samym czasie również opuszczają obszar Białorusi. Tak sobie to wyobrażam.

Natomiast skoro już doszło do takiej dyskusji, że nie ma tu symetrii między traktowaniem przewoźników polskich i litewskich, to powiem, że dzisiaj miałem okazję spotkać się z litewskimi przewoźnikami, którzy przyjechali do Warszawy na targi transportowe, więc o tym rozmawialiśmy. Oni są przerażeni, ale dlatego, że to dotknęło ich po raz pierwszy, a my przeżyliśmy to dwa lata temu. Poklepałem ich po plecach, życząc wytrwałości, bo niestety trzeba się w ogóle przestawić. Gdyby panowie jeszcze chcieli wysłuchać, bo...

Przekażecie? Dobrze.

To w każdym razie chciałem powiedzieć, że Unia Europejska wprowadziła dla Rosji i Białorusi zakaz wjazdu pojazdów ciężarowych na obszar UE. W związku z tym mogliśmy przeczepiać naczepy i polscy przewoźnicy na zasadach kooperacji wozili naczepy kazachskie, białoruskie i rosyjskie, a z powrotem załadowywali je ładunkiem, tak jak się dogadywali z partnerem biznesowym, oddawali i przekazywali naczepy do odwiezienia do odbiorcy. To jakoś funkcjonowało.

Natomiast chciałbym przypomnieć, że w pewnym momencie pan minister Kamiński wprowadził powtórnie zakaz wjazdu dla rosyjskich i białoruskich pojazdów, pomimo że UE taki zakaz wprowadziła kilka miesięcy wcześniej. Natychmiast po tym polskim geście pojawił się dekret, który zmusił polskich przewoźników do korzystania tylko z przejść granicznych polsko-białoruskich, a żadnych innych. Skończyły się nasze przejazdy do Białorusi przez Litwę. Wszyscy musieliśmy się stłoczyć w jednym wąskim gardle. Tak to funkcjonuje. To jest przyczyna. Trzeba o tym po prostu pamiętać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy dyskusję, którą zamykam. Wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo państwu dziękuję.

Zamykam posiedzenie.

Informuję, że protokół z załączonym pełnym zapisem przebiegu posiedzenia będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za udział w tej dyskusji. W szczególności dziękuję panom ministrom Bukowcowi i Duszczykowi za deklarację, która wydaje mi się oczywistym efektem tego spotkania, że w przypadku konieczności wprowadzenia kolejnych obostrzeń na granicy możliwość powrotu będzie realizowana, ale oczywiście wtedy, gdy nie będzie strategicznych przeszkód. Bardzo jednak dziękuję za tę deklarację, bo tak naprawdę – jak rozmawialiśmy o tym z panem prezesem Buczkim – chodziło nam o to, żeby coś w wyniku tej dyskusji wypracować. Później oczywiście można to pogłębić. Natomiast dziękuję też za deklarację w sprawie naczep zarejestrowanych na Litwie. Dziękuję bardzo. Dobrego popołudnia.