

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 183)
z dnia 19 listopada 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 183)

19 listopada 2025 r.

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

– zapoznanie się z dokumentem „Piątka dla polskiego budownictwa – Plan na rzecz rozwoju polskiego budownictwa infrastrukturalnego”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Gałązka** zastępca dyrektora Departamentu Architektury, Budownictwa i Geodezji Ministerstwa Rozwoju i Technologii, **Paweł Woźniak** p.o. generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Damian Dymiński** dyrektor Biura Strategii PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Przemysław Klonowski** prezydent Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes Railway Business Forum, prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Marita Szustak** prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego wraz ze współpracownikami, **Anna Oleksiewicz** prezes zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów wraz ze współpracownikami, **Jan Styliński** prezes zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, **Elżbieta Janiszewska-Kuropatwa** wiceprezes Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Przemysłu Materiałów Budownictwa oraz **Janusz Zubrzycki** przedstawiciel Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu.

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):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, i panią dyrektorkę Katarzynę Kościeszę, dyrektorkę Departamentu Dróg Publicznych w MI, wraz ze współpracownikami z całego ministerstwa. Witam pana Tomasza Gałązkę, zastępcę dyrektora Departamentu Architektury, Budownictwa i Geodezji w Ministerstwie Rozwoju i Technologii. Witam pana Pawła Woźniaka, p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, wraz ze współpracownikami. Witam pana Marcina Mochockiego, członka zarządu PKP PLK, wraz ze współpracownikami ze spółki. Witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli, w tym panią Annę Okińczyk, starszego inspektora kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury.

Witam naszych partnerów społecznych, w szczególności pana Przemysława Klonowskiego, prezydenta Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, wraz ze współpracownikami. Witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa Railway Business Forum, reprezentującego również Zespół Doradców Gospodarczych TOR. Witam naszych partnerów reprezentujących branżę budowlaną. Witam panią Maritę Szustak, prezesa Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, wraz ze współpracownikami. Witam panią Annę Oleksiewicz, prezesa zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów, wraz ze współpracownikami. Witam pana Jana Stylińskiego, prezesa zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, wraz ze współpracownikami. Witam panią Elżbietę Janiszewską-Kuropatwę, wiceprezesa Zarządu Głównego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Przemysłu Materiałów Budownictwa, oraz pana Janusza Zubrzyckiego, przedstawiciela Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu. Witam państwa bardzo serdecznie.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie zapoznanie się z dokumentem „Piątka dla polskiego budownictwa – Plan na rzecz rozwoju polskiego budownictwa infrastrukturalnego”. Przedstawiają przedstawicieli Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, Polskiego Związku Pracodawców

Budownictwa, Railway Business Forum oraz Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę uwag. Przyjęliśmy porządek dzienny.

Szanowni państwo, od razu informuję, że dzisiejsze posiedzenie Komisji to jest kolejne posiedzenie, które mamy z inspiracji naszych partnerów społecznych reprezentujących rynek budownictwa infrastrukturalnego. Jest to niezwykle ważny element działalności naszej Komisji. Służy on właśnie przedstawianiu inicjatyw, wypracowywaniu wniosków, wprowadzeniu w praktykę postępowania administracji państwowej rozwiązań, które jeszcze lepiej służą realizacji interesów państwa w dziedzinie budownictwa infrastrukturalnego, ale również z uwzględnieniem ważnych potrzeb naszych firm, polskich firm, działających w Polsce firm, które realizują te wszystkie ważne dla nas projekty. Stąd też kolejne posiedzenie jest trochę atmosferze przedstawienia wypracowywanych wniosków i propozycji, ale też trochę w formie pewnej burzy mózgów. Dziękuję panu ministrowi za tak bardzo istotną reprezentację ze strony ministerstwa, ale także największych zamawiających ze strony administracji państwowej. Bardzo serdecznie dziękuję za obecność.

Bardzo proszę przedstawicieli Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, Railway Business Forum oraz Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów o zabranie głosu i zaprezentowanie nam „Piątki dla polskiego budownictwa”. Bardzo proszę. Pan prezes Styliński, bardzo proszę, panie prezesie. To oddaję głos państwu. Bardzo proszę kierować ruchem strony społecznej, naszych partnerów społecznych tak, jak to państwo ustalili. Tylko bardzo proszę, żeby przed zabranieniem głosu osoba zabierająca głos przedstawiła się, oprócz pana prezesa, którego już zaanonsowałem. Bardzo proszę, panie prezesie, oddaję panu głos.

Prezes zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa Jan Styliński:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry, szanowni państwo. Jan Styliński, Polski Związek Pracodawców Budownictwa. Bardzo dziękujemy za umożliwienie nam dzisiaj zabrania głosu i dyskusji w kwestiach ważnych dla budownictwa. Jako pięć organizacji, które zostały dzisiaj przez pana przewodniczącego wymienione, pewien czas temu uznaliśmy, że wobec wyzwań i trudności na rynku budowlanym rynek budowlany – myślę, że warto o tym powiedzieć – w ostatnich dwóch latach doznał wyjątkowo dużego na tle ostatnich kilkunastu lat osłabienia w koniunkturze, w produkcji budowlano-montażowej, głębokiego dołka, który doprowadził do tego, że w roku bieżącym mamy rekordową liczbę upadłości firm budowlanych. Między styczniem a wrześniem tego roku upadło ponad 900 firm. Żeby pokazać to na wieloletniej przestrzeni, dodam, że wcześniejszy rekord upadłości sprzed ponad dekady to było 250 firm w czasie całego roku. W tym roku najprawdopodobniej przebijemy magiczną liczbę tysiąca firm. To już jest bardzo duża liczba.

To obserwujemy w bieżącej działalności naszych firm. Widzimy wyzwania, które stoją przed nami jako organizacjami zrzeszającymi największe firmy w całym procesie przygotowania inwestycji, czyli od projektantów, przez wykonawstwo, dostawy materiałów, nadzory. W ramach tego grona, w którym dzisiaj spotykamy się z państwem, reprezentujemy w zasadzie cały przekrój procesu inwestycyjnego. Stąd śmiem twierdzić, że spojrzenie organizacji, które dzisiaj są tutaj z państwem, jest przekrojowe i, myślę, znamienne dla zjawisk, z jakimi mamy do czynienia.

Dlaczego o tym wspominałem? Dlatego że ta ocena dzisiejszych wyzwań na rynku budowlanym legła u podstaw dyskusji środowiskowej, którą przez pewien czas toczyliśmy, a która została sfinalizowana poprzez skierowanie na początku sierpnia tego roku do pana ministra Dariusza Klimczaka programu „Piątka dla polskiego budownictwa”, dyskusji wokół pięciu kluczowych obszarów, które naszym zdaniem są istotne, żeby budownictwo polskie nie pełzało, ale żeby było silnym fundamentem do rozwoju gospodarczego, żebyśmy byli w stanie skutecznie realizować wyzwania, które stoją w najbliższych latach przed polskim rynkiem inwestycyjnym, jak i żebyśmy byli w stanie tworzyć obszar gospodarki, który może być polską wizytówką w Europie i w innych krajach. Budować potrafimy. Technicznie jesteśmy świetnie przygotowani, natomiast pewna nierównomierność rynku budowlanego, negatywne zjawiska, o których za chwilę będziemy mówić, powodują, że jako państwo, jako sektor gospodarki nie wykorzystujemy w prawidłowy sposób szans, które przed nami stoją.

Kierując wystąpienie i propozycję spotkania do pana ministra Klimczaka, liczyliśmy na to, że będziemy w stanie spotkać się i merytorycznie podyskutować. Rozumiemy, że z wielu względów jest to trudny okres, dlatego doceniamy, że tę dyskusję jesteśmy w stanie prowadzić na forum Komisji, które jest dla nas bardzo cenne. Jak wskazał pan przewodniczący, nie jest to zresztą pierwsze spotkanie, na którym rynek ma szansę przedstawić nasze spojrzenie,

nasze oczekiwania i problemy, na które, choć wydają się one realnymi problemami, patrzymy z perspektywy codziennej działalności bezpośrednio biznesu.

W związku z tym to krótko tytułem wstępu, żeby określić tło i to, skąd pomysł i potrzeba dyskusji o kluczowych obszarach, które są w stanie postawić polskie budownictwo na nowych torach. A skoro mówimy o torach, pozwolę sobie przekazać głos pani prezes Maricie Szustak i panu prezesowi Adrianowi Furgalskiemu w kwestii pierwszego punktu ujętego w „Piątce dla polskiego budownictwa”, czyli systemowych zmian w finansowaniu inwestycji kolejowych – Funduszu Kolejowego. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Zanim oddam głos pani prezes, podam dwie informacje. Szanowni państwo, pierwsza informacja jest taka, że jutro o godz. 8 Komisja Infrastruktury będzie miała posiedzenie związane z procedowaniem jednego z projektów ustaw. Drugie ogłoszenie jest troszeczkę w nawiązaniu do naszego poprzedniego posiedzenia dotyczącego wizytacji w województwie pomorskim.

Poseł Witold Zembaczyński (KO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Zembaczyński, przywołuję pana do porządku.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Ale aż taki głos?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Drugie ogłoszenie jest w związku z naszymi posiedzeniami wyjazdowymi. Bardzo serdecznie zapraszam wszystkich państwa posłów na kolejne wyjazdowe posiedzenia Komisji Infrastruktury, które będą w województwie wielkopolskim w dniach 25, 26, 27 listopada, czyli w przyszłym tygodniu. Tę informację też otrzymali już państwo na swojej poczcie elektronicznej.

Bardzo serdecznie zapraszam i ślę gorące uściski panu posłowi Witoldowi, który, jak widzę, sympatycznie się do mnie uśmiecha. Bardzo dziękuję.

Poseł Witold Zembaczyński (KO):

A o godz. 6 moglibyśmy zacząć?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Mam taki pomysł, żeby państwa...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, nie będzie posiedzenia o godz. 6.00. Naprawdę, proszę nie przesadzać: godz. 8.00. To są godziwe pory pracy. Bardzo zapraszam wszystkich państwa na to posiedzenie, natomiast teraz, zgodnie z propozycją, bardzo proszę, pani prezes Marita Szustak. Oddaję pani głos.

Prezes Railway Business Forum, prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Panie przewodniczący, nie przypominam pani prezes, ale umówiliśmy się tak, że pierwsza będzie moja kolej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

A, pan prezes Adrian Furgalski? Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes RBF, prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Szanowni państwo, oczywiście także jestem wdzięczny za to, że możemy – zresztą nie pierwszy raz – rozmawiać na posiedzeniu Komisji o sprawach związanych z szeroko pojętym rynkiem budownictwa infrastrukturalnego. Może w tym gronie nie należy zaczynać od takiego zdania, że kolej jest najbardziej ekologicznym, najbardziej bezpiecznym – mimo wszystko najbardziej bezpiecznym – i najbardziej niezawodnym środkiem transportu, ale mówię o tym celowo, bo pora, żebyśmy od haseł przeszli do czynów i żeby te czyny to były konkretne zmiany w przepisach

prawa, zwłaszcza po tym, co wydarzyło się na linii z Warszawy do Lublina. Widzimy to i to jest dobitne podkreślenie kluczowej roli kolei w naszym kraju, ale też na Ukrainie, bo bez sprawnego transportu kolejowego, który działa w przypadku Polski jako hub, nie mielibyśmy dostaw uzbrojenia, amunicji, pomocy humanitarnej.

Fundusz Kolejowy nazywamy ubogim krewnym Krajowego Funduszu Drogowego. Oczywiście nie chcę umniejszać żadnemu z punktów, które mamy w naszym piśmie, ale wydaje mi się, że cała branża, nie tylko ci, którzy zajmują się koleją, ale także zajmujący się budownictwem drogowym, zdają sobie sprawę z tego, że musimy wprowadzić nowe regulacje odnośnie do infrastruktury kolejowej, bo inaczej będzie tak, jak jest, a o tym, że nie było perfekcyjnie, wiemy od czasu do czasu, zwłaszcza kiedy przechodzimy między perspektywami unijnymi.

Proponujemy, aby powstał zmieniony fundusz, który zapewniłby stabilność, przewidywalność finansowania, elastyczność finansowania i możliwość długoterminowego planowania. Przeczytałem to, co jest w naszym piśmie „Piątka dla polskiego budownictwa”. Są to rzeczy tak oczywiste. To nic nadzwyczajnego. Dokładnie takie zasady kierują Krajowym Funduszem Drogowym, więc nie chcemy niczego nadzwyczajnego, tylko równego traktowania, skoro kolej ma mieć nawet priorytet w tych trudnych czasach.

Chcę zwrócić uwagę na to, że co jakiś czas, tak jak powiedziałem, mówimy o górkach, dołkach inwestycyjnych, o wyhamowaniu aktywności inwestycyjnej i nie ma możliwości zastąpienia środków unijnych w ogóle, ale także na kolej, innymi środkami. Wiedzieliśmy to wtedy, kiedy mieliśmy do czynienia z blokadą środków unijnych. Odnosząc się tylko do obszaru kolejowego, wszystko to stało, wiele przedsiębiorstw produkcyjnych musiało na rzecz kolei zwalniać pracowników. Chcemy większego uniezależnienia od środków unijnych. One są oczywiście ważne także dla budownictwa drogowego, ale jak popatrzymy na skalę finansowania, to jest już dzisiaj tylko dodatek. To przechodzenie między perspektywami unijnymi czy jakieś perturbacje związane z przepływem środków w niewielki sposób oddziałują na drogi, a w kolei niestety to uzależnienie jest pełne.

Jeżeli mówimy o przyszłym budżecie unijnym na lata 2028–2034, wiemy, że będzie nieco mniejszy dla Polski, ale to wciąż będzie największy budżet ze wszystkich krajów członkowskich. Olbrzymia część będzie związana z zieloną transformacją, a więc rozwojem kolei. Jeżeli idzie o CEF – to też są lata 2028–2034 – już wiemy, że na transport to nie będzie 28 mld euro, ale ponad 51 mld euro. Mówię o tym dlatego, że wszyscy wiemy, że z pewnym opóźnieniem możemy sięgać po te środki, bo chociażby zatwierdzenie rozmaitych programów krajowych tutaj, w Warszawie, ale też na linii Warszawa – Bruksela zajmuje niestety dużo czasu, więc uruchomienie tych środków zawsze następuje z opóźnieniem. Wtedy wpadamy na kolei w dołek.

W moim przekonaniu dzisiaj nie możemy pozwolić sobie na to, żeby w taki dołek wpaść ponownie, nie tylko ze względu na funkcjonowanie przemysłu kolejowego, funkcjonowanie firm kolejowych, ale już teraz skupiając się tylko na kwestii związanej z obroną naszego kraju, trudno, żebyśmy sobie gdzieś na kołku zawiesili projekty na chwilę, poczekali na środki unijne i znowu wzięli się za modernizację infrastruktury czy zabudowę linii kolejowych, bo tu po raz pierwszy przygotowywane są – od kilku zresztą lat – projekty budowy wielu kilometrów nowych linii.

W tym roku wpływy do KFD to jest prawie 29 mld, a wpływy do Funduszu Kolejowego to niecałe 2,5 mld. Zadłużenie KFD na koniec II kwartału tego roku to było ponad 71 mld, a zadłużenie Funduszu Kolejowego to zero i nigdy takiego zadłużenia nie było. To naprawdę pokazuje, że Fundusz Kolejowy to jest ten ubogi krewny i dla kolei to jest wstyd, żeby trzeba było przez tyle lat upominać się o przewidywalne finansowanie inwestycji kolejowych.

Chcę przypomnieć, że jeszcze w poprzedniej kadencji na zachętę przygotowaliśmy projekt zmian w tej ustawie, żeby rozpocząć dyskusję. Wtedy się nie udało. Dzisiaj wydaje się, że jesteśmy bliżej. W ubiegłym tygodniu na otwarciu Kongresu Kolejowego minister Klimczak powiedział, i takie też mamy informacje – można powiedzieć, że z Ministerstwem Infrastruktury, Ministerstwem Finansów, a także kancelarią premiera działamy tutaj jak jedna pięść – że jesteśmy blisko do tego, żeby projekt wyszedł z rządu i żeby od stycznia 2027 r. zaczęły obowiązywać nowe, lepsze zasady finansowania inwestycji – nie boję się użyć tego słowa – rewolucyjne dla uczestników rynku.

Oczywiście będziemy prosić parlament, który przecież powinien dla dobra kolei te przepisy uchwalić. To, co bardzo ważne, to to, co pewnie podkreśli pan minister, który bardziej zajmuje się drogami, że zwiększenie środków, które kolej będzie miała do dyspozycji, nie odbędzie się kosztem wydatków na drogi, nie odbędzie się kosztem kierowców. Jak więc rozumiem, tutaj rząd doszedł do takiego porozumienia, takiego kształtu ustawy, że wilk syty, owca cała

i drogi spokojnie będzie można budować, przeznaczać środki na utrzymanie, a kolej finansowo na tych nowych rozwiązaniach zyska. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Bardzo proszę, pani prezes Marita Szustak.

Prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Marita Szustak:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry państwu. Spotykaliśmy się tu wielokrotnie i bardzo za to dziękujemy. Dziękujemy za państwa otwartość na postulaty rynku. Rozmawiając o dostępności potencjału czy dostępności materiałów, żeby zrealizować bardzo ambitny, acz, przez problem systemowego rozwiązania elastycznego finansowania inwestycji kolejowych... bardzo ambitny plan inwestycyjny, wiemy, że na dzisiaj sama PLK to jest 27 mld ogłoszonych przetargów, a na przyszły rok 9 mld. Generalnie skupiamy się tylko na dostępności potencjału ludzkiego czy potencjału materiałowego, a myślę, że powinniśmy skupić się na tym, co może dość skutecznie uniemożliwić realizację tych inwestycji. To procedury administracyjne.

Państwo oczywiście powiedzą, że powstaje specustawa. Ona niestety powstała bez konsultacji z rynkiem. Ustawa pokazuje jednak to, że są problemy systemowe, i słabość tego systemu. Obawiamy się, że to będzie większe zło niż pożytek, ponieważ ustawienie priorytetów dla wybranych inwestycji może skutecznie wyhamować pozostałe inwestycje. Już dzisiaj zamawiający – tu mówię akurat o PKP PLK – włącza się w te procesy pozyskiwania decyzji administracyjnych przez wykonawców, ale czasami też sama ręcznie steruje priorytetami, tym, które inwestycje są ważniejsze. Stąd kluczowe jest nie tylko uproszczenie procedur administracyjnych, ale przede wszystkim standaryzacja, bo na dzień dzisiejszy zależą one w zasadzie od tego, gdzie te inwestycje są realizowane, i od danych urzędów. To niestety powoduje też opóźnienia w realizacji. Nie zapominajmy, że opóźnienie w realizacji z tytułu pozyskiwania decyzji administracyjnych generuje dodatkowe koszty, ponieważ generuje roszczenia wykonawców, i przede wszystkim przekłada się na problem, którego nie możemy kompleksowo rozwiązać, czyli na konieczność waloryzacji kontraktów.

Postulujemy więc, żebyśmy jednak porozmawiali o rozwiązaniach systemowych, a nie ad hoc na rzecz konkretnych inwestycji, żebyśmy usprawnili, uprościli, skrócili te procedury administracyjne. Być może kluczowe byłoby wzmocnienie urzędów i większa profesjonalizacja. Oczekuje się profesjonalizacji tylko od wykonawców, a my oczekiwalibyśmy profesjonalizacji po stronie administracji państwowej. Nie mówię, że ci pracownicy działają z gruntu nieprofesjonalnie, ale być może jest ich za mało. To jest nasz apel, żebyśmy się nad tym pochylili, bo bez rozwiązania tego problemu będziemy mieć problem z tym, żeby w terminie wykorzystać środki, a, jak już mówiłam, generowanie dodatkowych kosztów, w tym kosztów związanych z waloryzacją kontraktu z uwagi na przedłużające się procedury... Myślę, że samą waloryzację przedstawi już moja koleżanka, pani prezes Dzieciuchowicz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Bardzo proszę, kto z państwa? Panie prezesie?

Prezes zarządu PZPB Jan Styliński:

Pani prezes Dzieciuchowicz.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

OK, bardzo proszę.

Prezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Barbara Dzieciuchowicz:

Dzień dobry. Barbara Dzieciuchowicz, prezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo dziękujemy za kolejne zaproszenie, gdzie jako branża możemy rozmawiać z państwem o najważniejszych dla nas problemach, tematach. Dziękujemy za wysłuchanie.

Jednym z elementów „Piątki dla polskiego budownictwa” jest temat kompleksowego rozwiązania problemu waloryzacji kontraktów. Mówimy tu zarówno o kontraktach trwających, które zostały podpisane przed 24 lutego 2022 r., czyli przed datą inwazji Rosji na Ukrainę, jak i o kontraktach, których oferty zostały złożone przed tą datą. W obrębie branży drogowej i kolejowej mamy różne rozwiązania i różne poziomy tej waloryzacji. Nasz generalny postulat dotyczy podwyższenia limitów przy wszystkich tych kontraktach do poziomu 20% dla wszystkich branż, które funkcjonują w obszarze drogowym i kolejowym, a więc nie tylko dla wykonawców,

ale również dla projektantów, dla nadzoru i wszystkich kontraktów, które są realizowane i spełniają ten wymóg.

W przypadku kontraktów drogowych już w czerwcu 2024 r. po raz pierwszy jako PZPB i OIGD sygnalizowaliśmy ten problem ministrowi infrastruktury. Przedstawialiśmy analizy i wyliczenia. Korespondencja była kierowana kilkukrotnie. Ostatnio, w sierpniu tego roku, przesłaliśmy również analizę prawną, z której jednoznacznie wynika, że zawarcie jednolitych aneksów będzie o co najmniej 2 mld tańsze niż pójście na drogę sądową i złożenie pozwów przez firmy. Przypomnę, że kontrakty drogowe były już dwukrotnie waloryzowane: w 2023 r., a wcześniej w 2022 r., bo pierwotnie limit waloryzacji od stycznia 2019 r. w przypadku kontraktów drogowych to było 5%. Później były uchwały Rady Ministrów, jesienią 2022 r. i 2023 r., o kolejne 5% do 10% i później z 10% na 15%.

W przypadku kontraktów kolejowych była tylko jedna waloryzacja, o 5%, tak że one są na poziomie 10% lub 5%, bo były kontrakty, które w ogóle nie miały waloryzacji. W przypadku kontraktów na projektowanie i nadzór tylko raz, w 2023 r., uchwała zmieniająca „Rządowy program budowy dróg krajowych” i „Program budowy 100 obwodnic” przewidywała również podwyższenie tych umów o 5%. Tam było 5% lub w ogóle nie było waloryzacji. W związku z tym te kontrakty – i kolejowe, i na projektowanie oraz nadzór – nie mają takiego samego limitu waloryzacji jak kontrakty drogowe. Stąd też nasz postulat zrównania i podwyższenia.

Temat jest bardzo pilny, ponieważ zdecydowana większość tych kontraktów powoli zaczyna się kończyć. Pragnę nadmienić, że waloryzacją objęte są również umowy podwykonawcze i umowy na dostawy. W związku z tym waloryzacja nie dotyczy tylko generalnych wykonawców. Dotyczy wszystkich firm, które mają podpisane z generalnymi wykonawcami umowy trwające co najmniej pół roku. W związku z tym problem dotyczy tysięcy firm, często małych, lokalnych, współpracujących z generalnymi wykonawcami na kontraktach. Jeżeli otrzyma ją generalny wykonawca, waloryzacja ta przechodzi w dół. Zgodnie z umowami, a przynajmniej w przypadku umowy generalnej dyrekcji, tę sprawę jednoznacznie regulują mechanizmy, które są. To jest jeden wątek związany z waloryzacją dotyczący kończących się kontraktów.

Podnosimy również problem podjęcia pilnych rozmów, pilnych dyskusji i pilnych decyzji, jeśli chodzi o zmianę podziału ryzyka we wzorach waloryzacyjnych i w ogóle w formule waloryzacyjnej. Ten podział to jest 50 na 50, czyli państwo uczestniczy w waloryzacji tylko w 50%, natomiast koszt dla wykonawcy jest de facto dużo większy. Uważamy, że tak być nie powinno. Postulujemy, żeby podział ryzyka wynosił 90 na 10 lub 80 na 20, czyli żeby większa część ryzyka była po stronie inwestora. To są kontrakty publiczne i przedsiębiorca nie powinien ponosić ryzyka nieprzewidywalnych wydarzeń. W ostatnich latach agresja Rosji na Ukrainę pokazała, że to na wykonawcach ciąży główne ryzyko wzrostu cen spowodowanych wojną, a wojna nie powinna obciążać wykonawcy. Taki poziom ryzyka i podziału tego ryzyka jest nie do pomyślenia na normalnym rynku, w normalnych umowach handlowych, na budowy mieszkań czy hal. Jeżeli jest inwestor i wykonawca, to... Zresztą nawet nikomu z nas, gdy zatrudnialibyśmy firmę do domu w przypadku remontu, przez myśl nie przeszłoby, żeby powiedzieć „Przepraszam, ale jeżeli cena wzrośnie, to zapłacę panu tylko 50% tego wzrostu z tytułu wzrostu ceny materiału. Resztę musi pan wziąć na siebie”. To jest po prostu niesprawiedliwe.

Tworzymy trwałe obiekty, drogi, kolej, coś, co stanowi własność państwa. Przedsiębiorcy nie powinni dokładać do wzrostu wartości majątku państwa. Wydaje się to oczywiste, dlatego bardzo prosimy, żeby zrewidować to podejście. Powiem, że w Banku Światowym jest to podział na 90% po stronie inwestora i 10% po stronie wykonawcy. W większości państw europejskich te poziomy w przypadku inwestora są zdecydowanie wyższe niż 50%. Mówimy oczywiście o kontraktach zawieranych w przyszłości, nie o tych, które trwają.

W przypadku kontraktów, które są zawierane już teraz, po wybuchu wojny na Ukrainie, ustalony poziom waloryzacji to jest 10%, ale ten podział cały czas wynosi 50 na 50. Stąd prośba o podjęcie rozmów. Mamy świadomość, że to na pewno będzie wymagało zaangażowania różnych instytucji państwa, ale patrząc na skalę inwestycji, które są zapowiadane w obszarze szeroko pojętego budownictwa, mówiąc w kontekście udziału firm krajowych, local contentu, repolonizacji, myślę, że strona publiczna powinna również zrewidować swoje podejście, jeśli chodzi o poziom ryzyka, które ponosi wykonawca z tytułu wzrostu cen, szczególnie że to wszystko są kontrakty kilkuletnie. To nie są kontrakty trwające kilka miesięcy, bo waloryzacja jest tylko w przypadku kontraktów trwających powyżej pół roku. Duże projekty są wieloletnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Bardzo proszę o kolejną część, panie prezesie.

Prezes zarządu PZPB Jan Styliński:

Dziękuję bardzo. Teraz punkt trzeci „Piątki dla polskiego budownictwa”: wzmocnienie mechanizmów wspierających eksport polskich firm budowlanych. W większej części pomysły dotyczące ustabilizowania rynku budowlanego kierujemy na kwestie polityki wewnętrznej, rynku wewnętrznego, ale pamiętając, że rynek budowlany to jest z grubsza 10% polskiego PKB i ponad 1,3 mln zatrudnionych, mamy świadomość, że stabilność budownictwa jest jednym z istotnych fundamentów stabilnej gospodarki ogółem. Żeby budownictwo było stabilne, to oprócz dobrego rynku wewnętrznego – tak pokazuje doświadczenie wielu państw, które rozwijały eksport – jest skierowanie tego potencjału polskiego budownictwa również na rynki zagraniczne, nie tylko na rynek krajowy.

O ile nasz system wspierania eksportu polskiej gospodarki, polskich przedsiębiorców – również w obszarze budownictwa – od lat wspiera, a przynajmniej w większym stopniu jest ukierunkowany na wsparcie eksportu produktów budowlanych i gotowych rozwiązań budowlanych czy materiałów budowlanych, o tyle w bardzo nikłym stopniu nastawiony jest na wspieranie eksportu usług, czyli budowania. Na rynek budowlany musimy jednak spojrzeć z tych dwóch perspektyw. Z jednej strony jest to sfera produkująca materiały budowlane czy rozwiązania, które są w budownictwie stosowane, ale z drugiej strony to jest praca ludzi, którzy są w stanie te materiały połączyć ze sobą, powiązać i stworzyć nową wartość w postaci zrealizowanej inwestycji.

Oczekiwalibyśmy – i myślę, że to są mocne przemyślenia środowiska budowlanego – zogniskowania dyskusji publicznej w zakresie wspierania eksportu usług budowlanych, bo jest to, jak wspomniałem, ważny element ustabilizowania rynku budowlanego, który z kolei ma przełożony wpływ na gospodarkę ogółem. Widzimy w tym obszarze potrzebę pogłębionej dyskusji dotyczącej m.in. skonstruowania finansowania eksportowego dla usług budowlanych. Takie finansowanie w wielu państwach unijnych i pozaunijnych funkcjonuje od lat. Fundusze eksportowe, fundusze kierowane na finansowanie inwestorów w innych krajach z wymogiem korzystania z przedsiębiorców z konkretnego rynku – w naszym przypadku byłby to rynek polski – to jest pewien standard, który rozwinął się na wielu rynkach światowych. W Polsce do tej pory w zasadzie w ogóle nie mamy do czynienia z takimi dedykowanymi instrumentami finansowania eksportu. Uważamy również, że warto dyskutować o parasolowym kierunkowym zaangażowaniu politycznym we wspieranie ekspansji polskiego sektora budowlanego za granicę, wreszcie o kwestii odpowiedniego zarządzania ryzykami związanymi z eksportem usług, a nie tylko produktów budowlanych.

Myślę, że to nie jest dzisiaj miejsce, żebyśmy szczegółowo rozmawiali o instrumentach. Na pewno byłoby potrzebne szerokie grono interesariuszy, również po stronie publicznej, z uwzględnieniem PFR-u, BGK czy KUKE, które mają dedykowane pewne instrumenty, ale, jak wspomniałem, są to instrumenty dedykowane innemu obszarowi budownictwa niż usługi budowlane, niż samo budowanie. A jest o co walczyć. Dość wskazać, że dzisiaj nawet w dość, myślę, głośnym obszarze dyskusji na temat eksportu polskiego budownictwa i realizowania inwestycji w zakresie odbudowy Ukrainy mamy niestety do czynienia z odwrotnym kierunkiem. Działalność w Polsce rozpoczyna i inwestuje na naszym rynku więcej usługowych firm ukraińskich niż polskich firm jest w stanie funkcjonować na rynku nam jednak bliskim, już nie mówiąc o rynkach, które są dużo bardziej od nas odległe i w stosunku do których oferta polskiego rynku usługowego jest w nikłym, a na pewno w zbyt niskim stopniu wspierana przez instrumenty publiczne.

Jak powiedziałem, w tej chwili nie mamy gotowych rozwiązań tego, w jaki sposób ten eksport mógłby być wspierany, ale dostrzegamy potrzebę publicznej dyskusji w najbliższym czasie w szerszym gronie interesariuszy o tym, w jaki sposób stabilność polskiego rynku budowlanego i polskich przedsiębiorstw budowlanych kształtować w perspektywie kolejnych lat, żebyśmy byli na stałe wiarygodnym i silnym elementem, silnikiem polskiego rozwoju gospodarczego. Jeśli chodzi o ten punkt, proszę to potraktować jako z naszej strony sygnał ważnego obszaru i prośbę o kolejne spotkania, o pogłębioną dyskusję na kolejnych spotkaniach i w ramach kolejnego dialogu.

Tymczasem przeszlibyśmy do punktów numer cztery i pięć, tu z moim drobnym pytaniem. Ponieważ w punkcie numer cztery pani prezes Marita zdążyła wspomnieć o uproszczeniu procedur administracyjnych, w związku z tym chciałem tylko zapytać, czy pani prezes chciałaby jeszcze coś dodać. Jeśli nie, to poprosilibyśmy o chwilę państwa uwagi w zakresie ostatniego punktu

„Piątki dla polskiego budownictwa”, punktu piątego, związanego z usługami intelektualnymi, które w procesie usługi budowlanej również są niezbędnym elementem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Bardzo proszę, pani prezes.

Prezes zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów Anna Oleksiewicz:

Dziękuję bardzo. Dzień dobry państwu, Anna Oleksiewicz, Związek Ogólnopolski Projektantów i Inżynierów. Bardzo państwu dziękujemy za dzisiejszą obecność. Ja dziękuję szczególnie bardzo, bo jest to moja pierwsza możliwość przedstawienia na forum Komisji zarówno związku, jak i naszych zmartwień. Proszę państwa, wszystkie problemy, o których mówili moi poprzednicy, które wskazaliśmy w „Piątce dla polskiego budownictwa”, dotyczą w takim samym stopniu projektanta inżyniera, czyli firm, które zajmują się bardzo ważnym elementem procesu inwestycyjnego, chociaż mamy poczucie, że bardzo często w tym procesie są pomijane czy też niezauważane. Przyczyny tego są zapewne różne. Nie zmienia to jednak faktu, że w naszej ocenie w ciągu ostatnich lat uwaga na projektanta inżyniera nie była skierowana w sposób należyty.

Chcielibyśmy to zmienić. Aby to zmienić, mamy propozycję, którą przedstawiliśmy państwu w piątym punkcie naszych postulatów. Jest to kwestia podniesienia jakości usług intelektualnych w budownictwie, czyli usług projektowania i nadzoru, a w konsekwencji też jakości samych inwestycji. Nie wiem, czy państwo macie tego świadomość, ale dzisiaj te inwestycje są projektowane i nadzorowane pewnie za 1–2% wartości całego budżetu inwestycji, czyli mówimy o wielomiliardowych projektach, bardzo poważnych projektach, na które przeznaczone są tak naprawdę odsetki, ułamki środków po to, żeby te inwestycje zrealizować. Naszym zdaniem wynika to z głównego problemu systemowego, czyli sposobu wyboru wykonawcy usługi intelektualnej. Tam nie mamy betonu, nie mamy stali. Mamy pracę ludzką, mamy pracę intelektualną i ona powinna być wybierana w sposób nieco inny, tzn. przez pryzmat przede wszystkim kompetencji, jakości, umiejętności. Dzisiejsze przetargi są natomiast organizowane głównie w taki sposób, że wygrywa ten, kto obieca zrobić najtaniej. Efekt jest taki, że są wybierane oferty nie zawsze przystające do skali problemu czy zagadnienia, projektu, który jest realizowany, bo zarówno na etapie wyboru oferty, jak i później, najczęściej na etapie zmagania z tą ofertą przez KIO jest utrzymywana oferta, która jest zaoferowana jako oferta najniższa.

Jaki jest nasz pomysł, żeby to zmienić? Przede wszystkim chcielibyśmy wprowadzić zmiany, które pozwoliłyby na promowanie kryteriów jakościowych, na zwiększenie wagi kryteriów jakościowych na etapie wyboru. Obecne przepisy PZP oczywiście na to pozwalają. Zamawiający częściowo korzystają z takich rozwiązań, ale dość często te kryteria mają charakter pozorny, tzn. tak naprawdę nie pozwalają na to, żeby firmy konkurowały tą jakością, i na koniec tak czy inaczej jako firmy konkurujemy ceną.

Mamy wypracowane w ramach naszego związku konkretne rozwiązania legislacyjne, które chcielibyśmy poddać pod dyskusję. Są co najmniej dwie czy trzy ścieżki działania – moglibyśmy je przedyskutować i zastanowić się nad ich wdrożeniem – które pozwalałyby na zwiększenie wagi kryteriów jakościowych przy okazji wyboru usługi projektowej czy usługi nadzoru. To oczywiście nie jest miejsce, żeby o rozmawiać o tych konkretnych rozwiązaniach legislacyjnych, niemniej jesteśmy na taką rozmowę gotowi i bardzo na taką rozmowę liczymy.

Chciałabym jeszcze państwu krótko podsumować czy powiedzieć, jakie są konsekwencje obecnego – naszym zdaniem ułomnego – systemu wyboru wykonawcy usługi intelektualnej. Przede wszystkim przekładają się one na końcowy produkt, czyli mamy problemy polegające na błędach projektowych, mamy problemy polegające na tym, że pewne rzeczy są odkrywane dopiero na etapie budowy, mamy opóźnione harmonogramy, mamy roszczenia, zmiany, aneksy, przedłużającą się inwestycję, a w konsekwencji niestety też droższą inwestycję, przy czym ten koszt pojawia się na etapie budowy. W naszej ocenie zmiana poziomu kosztu czy zainwestowanie w jakość na etapie projektu na koniec dnia skutkowałoby pewnie tym, że na etapie budowy te koszty będą po prostu mniejsze i inwestycja będzie przeprowadzona sprawniej. To z punktu widzenia samego realizowanego projektu.

Z punktu widzenia tego, jaki to ma wpływ na kondycję firm z branży projektowej i nadzorowej, jest oczywiście konkurencja cenowa, która powoduje, że jest walka o każdy przetarg. W konsekwencji niestety jest niemożliwość zaoferowania dobrych warunków finansowych pracownikom, którzy takie projekty później realizują, czyli brak możliwości zatrudnienia ekspertów o odpowiednim poziomie, bo to się oczywiście wiąże z finansami, i brak możliwości

rozwoju samej firmy. Firma nie ma możliwości inwestowania w technologie, nowoczesne rozwiązania, bo, mówiąc krótko, musi spać budżet, który został ostatecznie tej inwestycji przypisany w drodze wyboru oferty.

Dlatego apelujemy o to, żebyście państwo zwrócili swoje... może nie myśli, ale działania w stronę firm projektowych i nadzorowych właśnie, bo nieznaczna poprawa tego elementu, który zasadniczo nie jest mocno ważący, jeżeli chodzi o koszt skali inwestycji, może bardzo istotnie wpłynąć na to, ile później na taką inwestycję będzie wydanych pieniędzy. Dziękuję bardzo. Z mojej strony to tyle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Panie prezesie?

Prezes zarządu PZPB Jan Styliński:

Powiedziałbym słowo kończące.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, pan prezes Styliński. Bardzo proszę.

Prezes zarządu PZPB Jan Styliński:

Bardzo, bardzo dziękuję. W zasadzie tak się chwilę zawahałem, ale chciałem powiedzieć, że nie przyszliśmy krytykować. To nie był nasz pomysł ani potrzeba dzisiejszego spotkania. Chcemy zadeklarować z naszej strony pełną otwartość do aktywnej współpracy z państwem, z Komisją, przede wszystkim z ministerstwami, a zwłaszcza z Ministerstwem Infrastruktury w zakresie wspólnego wypracowania rozwiązań, które pozwolą rynkowi bezpiecznie się rozwijać. Doceniamy dialog, który na poziomie inwestorów prowadzimy zwłaszcza z Generalną Dyрекcją Dróg Krajo-
wych i Autostrad i z PKP PLK, ale jest to mimo wszystko dialog, który dotyczy kwestii bardziej szczegółowych, związanych z pewną pragmatyką czy postępowaniem w ramach konkretnych inwestycji i wielu zagadnień, które mają wymiar bardzo istotny, ale jednak bardziej indywidualny, dotyczący danego rodzaju inwestycji.

Dzisiaj natomiast przy okazji dyskusji na temat systemowych kwestii, które byłyby w stanie ustabilizować rynek budowlany, chcielibyśmy zadeklarować naszą otwartość na rozmowę, na udział w stałym ciele, w stałej platformie na poziomie rządowym, gdzie bylibyśmy w stanie prezentować rozwiązania w szczegółach, które dzisiaj zostały tylko zasygnalizowane, a które naszym zdaniem mają fundamentalne znaczenie dla dobrego, bezpiecznego, stabilnego funkcjonowania branży budowlanej, która jest w państwie polskim potrzebna, i to nie tylko ze względu na 10% PKB, o którym wcześniej wspominałem, ale też ze względu na to, że powinniśmy być samowystarczalni w kwestii własnej infrastruktury, własnego bezpieczeństwa, własnych inwestycji.

Nasze zadania i perspektywy rynku budowlanego postrzegamy tak, że chcemy być uczestnikami systemu, który zapewnia naszemu państwu bezpieczne, stabilne, wieloletnie funkcjonowanie, systemu, w którym nie musimy oglądać się na sąsiadów, na rynki ościenne, żebyśmy byli w stanie realizować kluczowe dla bezpieczeństwa Polski inwestycje: czy to stricte obronne, czy to z zakresu budownictwa cywilnego, infrastrukturalnego.

Stąd jeszcze raz powtórzę ze sporym naciskiem, że dziękując za dotychczasowy dialog na poziomie szczegółów, detali kontraktowych, jednocześnie dostrzegamy potrzebę całościowego spojrzenia na stabilność rynku budowlanego i bardzo chętnie włączymy się w taką dyskusję na poziomie Ministerstwa Infrastruktury czy Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

Otrzymaliśmy dzisiaj odpowiedź na nasze wspólne pismo dotyczące „Piątki dla polskiego budownictwa” z 4 sierpnia tego roku. Odpowiedź od ministerstwa przyszła dzisiaj, akurat w momencie, w którym rozpoczynaliśmy dzisiejsze posiedzenie. W związku z tym nie jesteśmy w stanie powiedzieć, czy ta odpowiedź adresuje kwestie, które podnosiliśmy, w pełni czy w części, ale na pewno z taką informacją postaramy się wrócić. W międzyczasie liczymy na dobrą współpracę na bazie naszych bardziej szczegółowych doświadczeń. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie prezesie. Jeszcze tylko jedno dopytanie. Jeżeli chodzi o aktualny poziom zatrudnienia, który państwo szacujecie, to jaki to jest poziom? Pan prezes o tym mówił, ale...

Prezes zarządu PZPB Jan Styliński:

Według statystyki 1,3 mln w budownictwie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

OK, mniej więcej 1,3 mln.

Prezes zarządu PZPB Jan Styliński:

...nie uwzględniając pracowników zagranicznych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie uwzględniając? OK. To też jest ważna informacja.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję i na początek pozwolę sobie przedstawić kilka refleksji ze swojej strony. Po pierwsze, bardzo serdecznie dziękuję państwu, przedstawicielom branży za naprawdę konkretną, merytoryczną pracę, którą państwo wykonali. Widać, że to nie jest przypadkowa refleksja, dlatego że w zasadzie dotyczy kluczowych problemów, kluczowych – może brzmiałoby to nawet lepiej – wyzwań, które dzisiaj mamy w sektorze budownictwa, zwłaszcza budownictwa infrastrukturalnego, które dotyczą inwestycji na poziomie państwa, ale też ekspansji naszych firm za granicą.

Wszystkie punkty, które znalazły się w przedstawionym nam dokumencie, od dłuższego czasu gdzieś tam pojawiały się w naszej dyskusji, przy okazji różnych posiedzeń w różnych gremiach, czy to u nas na Komisji, czy to przy okazji dyskusji nad różnymi projektami ustaw, ale także w przestrzeni publicznej, przy różnego rodzaju konsekwencjach. W zasadzie te wszystkie punkty – jeżeli spojrzeć na wypowiedzi przedstawicieli branży, rządu, parlamentu, różnych ekspertów – są zgodne. Mamy sytuację, w której zgadzamy się co do tego, że zastosowanie tych mechanizmów czy dyskusje już nad konkretnymi mechanizmami w obszarach, które państwo diagnozują w „Piątce dla polskiego budownictwa”, to jest coś, co powinniśmy zrobić. Oczywiście to jest pewna bezwładność, w której jesteśmy. Od 30 lat nasze państwo próbuje układać, formować kolejne elementy funkcjonowania naszego państwa. Nie zawsze przebiega to zgodnie z naszymi oczekiwaniami. Czasem są obiektywne powody, tak jak doprowadzenie do bardzo wysokiej inflacji, które w mojej ocenie położyło wiele kontraktów nieodpowiedzialnymi decyzjami w zakresie polityki fiskalnej i monetarnej. Później jest właśnie tak, jak jest, że pojawia się problem z wypłacalnością.

Nie chcę znęcać się nad kwestiami eksportu, bo to jest kolejny element, który mógłby być dla nas złotą kurą. Niestety było 30 lat działania administracji przyzwyczajonej do tego, że raczej strzyże owce, a nie wyprowadza na piękne łąki za granicą, gdzie te owce mogłyby się ładnie – przepraszam za wyrażenie – paść i wracać na strzyżenie tutaj, do nas, do Polski. To obrazowy język, ale myślę, że wszyscy wiemy, o co chodzi. Nam jako państwu też zależy na tym, żeby nasze firmy się rozwijały, żeby wyjeżdżały za granicę, tam eksportowały swoje dobra, eksportowały usługi i żeby te zyski trafiały z powrotem do Polski, budując siłę tych firm, ale także, co tu dużo mówić, przysparzając dochodu budżetowi państwa. Z tego jesteśmy w stanie również realizować inwestycje infrastrukturalne. Wszyscy wiemy, że jeżeli tak to będzie działać, to wszystko będzie na miejscu.

Dlatego jeszcze raz dziękując za przedstawienie tej piątki, odczytuję to też jako zadanie dla naszej Komisji, żebyśmy w ramach Komisji czy w ramach innej aktywności parlamentarnej byli w stanie wykreować już konkretne spotkania – bo regulacje to pewnie bardziej wykreuje rząd – które dotyczyłyby konkretnych spraw z konkretnymi propozycjami, konkretną debatą, dyskusją ze strony partnerów społecznych, ze strony rządu, z udziałem i na forum parlamentu. Chcę to państwu zadeklarować. Wielu członków Komisji Infrastruktury ma doświadczenia związane z funkcjonowaniem w branży budowlanej, także w związku z realizacją różnych inwestycji infrastrukturalnych, tak że mamy na forum Komisji doskonałą wiedzę na temat tego, jak to działa, i pewnie również – co prawdopodobnie za chwilę pokaże dyskusja – pomysły, w jaki sposób to pozmienić, naprawić.

Chcę państwu zadeklarować, że taki trud nasza Komisja podejmie. To jest pierwsze spotkanie. Mamy, jak rozumiem, dyskusję nad potrzebą pewnych zmian. Są konkretne punkty i deklaruje tu państwu, że będziemy systematycznie wracać do tych punktów i będziemy podnosić sprawy, które zostały tutaj zasygnalizowane, ale też te, które z systemowego punktu widzenia wymagają rozwiązań. Jako pierwszy jest Fundusz Kolejowy. Ta dyskusja trwa też w rządzie. Wszyscy wiemy i znamy jej przebieg, ale obiecuję państwu i deklaruje, że to będzie temat naszego kolejnego posiedzenia w zakresie, który państwo zaproponowali, tak że dziękuję bardzo. Zgadzam się z tym wszystkim, wspieram państwa i tę deklarację kładę na stół. Kolejne konkretne punkty będziemy realizować, natomiast dzisiaj po zakończeniu tej części dyskusji poproszę pana ministra i przedstawicieli rządu oraz konkretnych spółek, jeżeli będzie taka potrzeba, o to, żeby

przedstawić informację od strony rządu i spółek o tym, co już zostało zrobione, bo w tych obszarach wiele decyzji zostało podjętych. W związku z tym warto, żebyśmy zrobili sobie taki bilans otwarcia w tych sprawach.

To tyle z mojej strony. Bardzo proszę, zgłaszał się chyba pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Rzeczywiście budownictwo jest bardzo istotne w naszej gospodarce, chociażby ze względu na wartość PKB, ale również na liczbę zatrudnionych osób. Pan przewodniczący mówił, że ten eksport nie jest do końca wykorzystany, chociaż wiemy, że firmy eksportują (*niezrozumiale*) dużych elementów – i to widać – przede wszystkim do Skandynawii. Tam montują te elementy.

Wśród wszystkich postulatów, które państwo wyeksponowali, zabrakło mi jeszcze kilku spraw, mianowicie zachęt podatkowych i grantów dla firm wdrażających nowe technologie. To też jest bardzo istotne. To w jakimś stopniu napędziłoby promocję zielonego budownictwa, certyfikacje i programy jakościowe dla małych i średnich firm. Na pewno efektem byłoby zwiększenie konkurencyjności w branży i dostosowanie do unijnych wymogów klimatycznych.

Zabrakło mi również elementów cyfryzacji i standaryzacji procesów. To też byłoby bardzo istotne. Wiem, jak na temat cyfryzacji rozmawialiśmy na temat chociażby dzienników budowlanych. To jeszcze jest przyszłość, ale szerokie wdrożenie BIM jest bardzo istotne, ponieważ to są niższe koszty, mniej błędów, większa przejrzystość inwestycji. Te elementy są brakujące, jeżeli mamy pracować nad tym, żeby puścić silny impuls inwestycyjny, żeby te elementy również były zachowane. Jako człowiek miałem z tym trochę do czynienia, mam jedno i drugie uprawnienia budowlane. Jak tak śledzę, rozmawiam, to stabilność przepisów, izby odwoławcze i proces odwoławczy też są w administracji bardzo istotne, później KIO czy w przypadku samorządowych kolegiów odwoławczych strona merytoryczna jest tam różnie prezentowana. Wszystkie te elementy trzeba by tutaj poprawić.

Była też mowa o repolonizacji, local content. To też jest bardzo istotne. To jest dobry sygnał dla polskich firm, dlatego te tematy są bardzo istotne. Dobrze, że w tym momencie zwołali się państwo i chcą te tematy podnosić, żeby to przełać później w ustawy, w nowelizację spraw. Pan prezes Furgalski poruszał sprawę Funduszu Kolejowego. Jest oczekiwanie, żeby również inwestycje kolejowe szły w takim tempie, w chronologiczny sposób, żeby miały swoje środki, jak do tej pory było robione z drogami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, mam zapisanych panów posłów Rafała Kasprzyka, Andrzeja Adamczyka, Marcina Horałę. Kto jeszcze z państwa? Pan poseł Weber. Kto jeszcze? Czy ktoś jeszcze jest chętny do zabrania głosu? Czy ktoś spoza składu Komisji? Ktoś spoza państwa... Pana zapisuję, OK. W tej chwili mamy pięć osób. Zamykam listę. Po zakończeniu tej części dyskusji oddam głos panu ministrowi. Bardzo proszę, pan poseł Kasprzyk.

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050):

Dziękuję, panie przewodniczący. Przede wszystkim dziękuję nie tyle za głos, co za bardzo szybką reakcję na wniosek branży o takie spotkanie, o przedstawienie swoich postulatów... i do państwa też odpowiedź na pytanie, które padło w kularach. Na pewno jesteśmy tutaj po to, żeby wspierać branżę we wszystkich zakresach. Mówię o tych podmiotowych, bo pani prezes Oleksiewicz mówiła o projektantach i nadzorze. Również w tym zakresie jesteśmy po państwa stronie, nie mam wątpliwości. Przepracowałem w branży 30 lat i wiem, że branża ma zasoby, wolę, chęci i dobre rozwiązania, dobre pomysły, co pokazujecie co jakiś czas, prezentując tutaj. Zresztą Adrian Furgalski jest na każdym posiedzeniu Komisji. Za to również dziękuję. Jest naszym wsparciem eksperckim, tak samo jak państwo, którzy są przedstawicielami firm wykonawczych, projektowych i nadzorczych.

Jeśli chodzi o te postulaty, bardzo istotny jest oczywiście Fundusz Kolejowy, który ma zagwarantować ciągłość zamówień, żeby nie było takich skoków, które zdarzają się co parę lat. Państwo to wiecie, bo przeżywamy to wspólnie, i to jest ten moment, kiedy zwalniani są pracownicy i jest niepewność i różnego rodzaju niekorzystne zjawiska. Jest absolutnie rozsądne, żeby ciągłość była jak najbardziej płynna, żeby nie było skoków. To postulują chyba wszystkie firmy, cały czas słyszę o tym postulacie. Oczywiście pod tym się podpisujemy.

Rozpad ryzyk, waloryzacja... Nie mam wątpliwości, zwłaszcza przy tych dużych kontraktach, gdzie ryzyko pomylenia się czy niedopatrzenia, poniesienia jakiejś straty może skutkować zamknięciem firmy... Nie miejmy wątpliwości, że firmy przekazują te ryzyka również na swoje wyceny, w związku z tym zmniejszenie ryzyk i odpowiednie ich ułożenie – tak jak mówiła pani prezes – jest naturalne i będzie elementem, który, mam nadzieję, w jakimś stopniu przełoży się na czynnik ceny końcowej dla odbiorcy końcowego. To z mojego doświadczenia.

Oczywiście cały pakiet, deregulacja, certyfikacja wykonawców, zmiana PZP to są wszystkie elementy, które tworzą lepszą atmosferę. Staramy się przyspieszać procedury na poziomie rządowym, ale również poselskim poprzez nasze aktywności, żeby koszty dla państwa finalnie były niższe, a ryzyka dla państwa oczywiście też, bo te ryzyka zawsze są wycenialne. Zamknięcie w roku kilkudziesięciu, kilkuset firm budowlanych, może nie tych największych, bo one jakoś sobie... Nie ukrywajmy jednak, że to odbija się na najmniejszych członkach rynku budowlanego i jest niekorzystne dla Polski z punktu widzenia gospodarki. To jest absolutnie proste.

Staramy się to realizować. Myślę, że parę dobrych rzeczy, parędziesiąt już ustaw deregulacyjnych przeszło przez nasze komisje, przez parlament. W pewnej części dotyczyły one również procedur, które wpływają na procesy budowlane. Oczywiście bardzo chciałbym, żeby zmieniono PZP chociażby w zakresie odwołań do KIO. Dla mnie – i powtarzam to publicznie kolejny raz na kolejnym spotkaniu – to, że dzisiaj postępowanie na budowę eski za 500 mln albo 1 mld trwa na przykład dwa lata albo – jak było z S19, z tunelem – chyba nawet dłużej, to jest ewidentna strata dla państwa, nie tylko finansowa, bo to też przedłużające się utrudnienia dla mieszkańców. To po prostu brak realizacji inwestycji. To jest proste.

W związku z tym dążyłbym do tego i staram się w jakiś sposób namawiać do zmiany ustawy PZP w tym zakresie, żeby tych odwołań nie było co roku o 30% więcej, tylko żeby było o połowę mniej. Wyobraźcie sobie państwo, że składacie ofertę w styczniu i w czerwcu podpisujecie umowę. Chyba ryzyka są dla was dużo niższe, cena jest niższa, łopaty są wbite szybciej i pieniądze za tę inwestycję też są w związku z tym szybciej.

Przyspieszenie procedur, zmiany odwołań do KIO, deregulacje i dwa punkty... Nie bójmy się, generalna dyrekcja na wielu spotkaniach parę lat temu... Już udział prokuratury w tych spotkaniach waloryzacyjnych jest absolutnie normalną rzeczą. Tu nikt nie ma nic do ukrycia. To są wyceny jasne, twarde, namacalne, niezależne od wykonawcy albo zależne, ale wtedy ktoś to rozstrzyga. Przy udziale prokuratury nie bójmy się rozstrzygać takich sporów. Nikt tutaj nie chce niczego ukryć.

Wsparcie eksportu usług... Też ubolewam nad tym, że polskie firmy praktycznie nie mają kontraktów za granicą. Nie mówię o Chinach, nie mówię o Afryce, nie mówię o Ameryce Południowej. Nie mają kontraktów w Austrii, nie mają kontraktów w Hiszpanii, nie mają kontraktów we Francji, w Niemczech. Wiem, że parę firm powoli w Czechach... Chyba tak. To jest zamknięcie tego rynku. Są to decyzje międzynarodowe, międzyrządowe. To jest zamknięcie rynku na firmy z innych krajów. Rolą rządu jest to, żeby te bariery znosić na poziomie międzyrządowym, bo polski sektor budowlany jest przygotowany do tego, żeby w Polsce realizować wszystkie inwestycje i żeby pokazywać również Europie czy światu, jak dobrze potrafią pracować Polacy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie pośle. Jako kolejny pan przewodniczący Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Chyba pan poseł Horala chciał...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący!

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobrze, dobrze. Przepraszam bardzo. Panie ministrze, panowie ministrowie, państwo przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo prezesi, dyrektorzy, to bardzo ważna dyskusja, bardzo ważna debata. Pozwolę sobie powtórzyć bez słów wstępu – bo przecież jest jeszcze wiele innych osób zgłaszających się do dyskusji, do debaty – słowa, które miałem zaszczyt wygłosić w ubiegłym tygodniu w trakcie debaty panelowej na Kongresie Kolejowym.

Dzisiaj podstawą działań, które decydują o przyszłości rynku inwestycyjnego w Polsce, a w szczególności o kondycji branży budowlanej, jest dialog. Brak dialogu gwarantuje, że wszystkie znakomite, dobre pomysły skończą swój żywot na etapie przedstawiania dyskusji,

debaty. Życie będzie toczyło się swoją ścieżką, a postulaty zostaną gdzieś w zawieszeniu. Dialog to jest podstawa. To jest podstawa dla każdego z punktów, które zostały zapisane w „Piątce...”. Można by rozszerzyć je o kolejne propozycje, jak mówili już tutaj moi przedmówcy. Dialog, dialog i jeszcze raz dialog. Jeżeli ktoś tego nie rozumie, to patrz punkt pierwszy. Niech się zastanowi i udzieli sobie odpowiedzi na pytanie, dlaczego dialog, a nie tylko i wyłącznie trwanie w miejscu, w które życie nas skierowało, gdzie powierzono nam różnego rodzaju obowiązki.

Ten dialog znajduje ujście w konkluzjach dokumentu, który został przygotowany przez naszych partnerów społecznych. W rzymskim punkcie drugim zapisano: sposób realizacji celów strategicznych. To jest właśnie dialog. Dialog ten musi zostać wdrożony. W tym dialogu muszą uczestniczyć ci, którzy decydują – przepraszam, z szacunkiem dla całego personelu ministerstw – przede wszystkim ci, którzy podejmują bezpośrednie decyzje, oczywiście przy wsparciu swojego środowiska, swoich współpracowników. Muszą uczestniczyć ministrowie, sekretarze stanu, podsekretarze stanu.

Taką formułę dialogu wypracowaliśmy przed laty. Była to rada ekspertów. Nie wiem, jaka jest dzisiaj kondycja rady ekspertów, czy rada ekspertów się spotyka, czy też nie, ale wiem, ile dobrego wprowadziła czy ile dobrego uzyskaliśmy na skutek i dzięki pracy rady ekspertów. Nie ma się czego bać, szanowni państwo. Ci, którzy mieliby obawy, że oto spotykają się z branżą, z biznesem, jeżeli będą to czynili w sposób transparentny i w formule takiej, w jakiej to było czynione, jeżeli to będzie dialog w formie rady ekspertów... Może to się inaczej nazywać, może to mieć inną nazwę, najistotniejsze jest to, żeby konkluzje z pracy tego zespołu znajdowały ujście w konkretnych decyzjach, wypracowanych decyzjach, wypracowanych rozwiązaniach i w decyzjach, które te rozwiązania wprowadzą. Jeżeli zaś będziemy mieli to poczucie, przekonanie i zbudowany zespół, który będzie prowadził dialog, to myślę, że żaden z zapisanych punktów od pierwszego do piątego nie będzie miał trudności we wdrożeniu, wprowadzeniu w życie.

Do tego, czym jest dialog, potrzebna jest jeszcze jedna rzecz. Potrzebna jest odwaga. Nie możemy odkładać pewnych kwestii na później, a może za pół roku, a może za rok. Potrzebna jest odwaga i świadomość tego, że ktoś może zapytać, dlaczego to takie, a nie inne rozwiązania. Przypomnę dyskusję na temat waloryzacji. Część dialogu, o którym mówię, była bardzo trudna, ale jeżeli zaangażujemy w debatę, chociażby na temat waloryzacji ministra finansów, prokuratora generalną, jeżeli w sposób czytelny rozważymy wszystkie elementy proponowanej waloryzacji, to jest nadzieja, że waloryzacja będzie czymś, co będzie zadowalało obydwie strony: i zamawiającego, i wykonawcę. Ta debata czy te negocjacje, ta rozmowa nie może wyglądać tak, że jedna strona chce wszystko zabrać, a druga strona nic nie chce dać. Waloryzacja jest czymś, co obliuguje do tego, aby zamknąć i odsunąć raz na zawsze pojęcie, które towarzyszyło interpretacji ustawy – Prawo zamówień publicznych jeszcze w początkach pierwszej dekady tego wieku, do końca lat 90., że odpowiedzialność zamawiającego kończy się wówczas, kiedy podpisuje umowę, a później cała reszta spoczywa wyłącznie na barkach wykonawców. To jest pełne jego ryzyko, a zamawiający tylko i wyłącznie żąda. Zamawiający oczekuje zrealizowania wszystkich zadań zapisanych, określonych w umowie.

Odpowiedzialność jest wspólna. To nie jest tak, że odpowiedzialność zamawiającego kończy się w momencie podpisania umowy. Odpowiedzialność zamawiającego, podobnie jak wykonawcy – oczywiście w różnych proporcjach, nie chcę tu generalizować, proszę nie nadinterpretować mojej wypowiedzi – kończy się w momencie, kiedy kończy się gwarancja na wykonane roboty. Zamawiający musi mieć poczucie tego, że od jego zachowania zależy również jakość realizowanych inwestycji. Kiedy mówimy o waloryzacji, jest to niezmiernie istotny obszar: wrażliwość zamawiającego. Tutaj potrzebna jest odwaga. Wcale nie przesadzam, że wszystkie propozycje złożone dzisiaj przez branżę wykonawczą, producencką są do przyjęcia. Proszę tak tego nie traktować. Znamy swój punkt widzenia, bo przecież rozmawialiśmy na ten temat nie tylko po 2015 r., ale także na posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury jeszcze od 2010 r.

Pamiętamy kryzys związany z bankructwem, szczególnie podwykonawców, przy okazji realizacji różnorodnych inwestycji. Tamto dramatyczne i tragiczne doświadczenie powinno być dla nas wszystkich rezerwuarem, z którego będziemy czerpali wszystkie rozwiązania. To powinno być szczególne memento, bo wówczas zamawiający uznał, że jego odpowiedzialność skończyła się po podpisaniu umowy. To poczucie doprowadziło do dramatu. Dobrze, że teraz patrzemy na to zupełnie inaczej. Mówię „patrzemy”, bo patrzemy wszyscy. Nie dzielę na były rząd, obecny rząd, przyszły rząd. Wszyscy patrzemy, wraz z naszymi partnerami społecznymi, jakimi jest branża wykonawcza, producencka.

Fundusz Kolejowy... Pamiętam czas jego tworzenia. To zupełnie inne okoliczności. O tym też mówiliśmy w trakcie trwania Kongresu Kolejowego. Pamiętam grudzień 2005 r.: jedna z pierwszych ustaw po wyborach parlamentarnych w 2005 r., stworzenie Funduszu Kolejowego, który był tlenem, światłem w tunelu dla wszystkich, którzy zajmowali się infrastrukturą kolejową. Wreszcie pojawiły się jakieś środki finansowe. Wreszcie pojawiła się nadzieja na to, że polska kolej przestanie być niszczone chociażby przez brak finansowania utrzymania infrastruktury kolejowej. Wiemy, że przez lata 90. i początek lat 2000. to była podstawowa przyczyna deprecjacji i zniszczenia infrastruktury kolejowej w Polsce. Myślę, że potwierdzą to wszyscy eksperci zajmujący się szeroko pojętym transportem kolejowym, a szczególnie infrastrukturą kolejową.

Od tego czasu minęło 20 lat i przyszedł moment, kiedy mamy praktycznie pełne przekonanie graniczące z pewnością, że udaje nam się realizować zadania „Rządowego programu budowy dróg krajowych i autostrad”, że zrealizujemy nasze zobowiązania co do sieci bazowej, jeżeli chodzi o budowę dróg, przebudowę, modernizację, że zrealizujemy zadania związane ze zwiększeniem nośności dróg samochodowych, kiedy wiemy, że bardzo dużo zmieniło się na drogach samorządowych, municypalnych, gminnych, powiatowych, także wojewódzkich. Przechodzi czas na polską kolej. Polska kolej równa się renesans. Jest szczególna okazja, żeby to zrobić. Nie ma czasu, żeby odkładać to *ad calendas graecas*, żeby odkładać to na lata 30. Nie, trzeba robić teraz, trzeba poddać rewizji założenia Funduszu Kolejowego.

Państwo piszecie w dokumencie, że musi powstać Fundusz Kolejowy. Zastanawiałem się, dlaczego musi powstać Fundusz Kolejowy, jeżeli jest opisany ustawą z 2005 r. Myślę, że za tym zapisem stoi nadzieja, że to będzie zupełnie nowy system zwiększający wielkość finansowania inwestycji kolejowej, dający szansę na to, że będzie podobnie jak z GDDKiA, PKP PLK, CPK, bo ufam i głęboko wierzę, że pierwotne projekty komponentu kolejowego zostaną w pełni zrealizowane, że jedni i drudzy będą mogli spokojnie patrzeć w przyszłość, planując inwestycje na kolejne lata, a branża wykonawcza, producencka będzie mogła także inwestować w swój rozwój, zwiększając potencjał. Jeżeli to uczynimy, to nie mamy problemu z zapisanym warunkiem wzmocnienia mechanizmów wspierających eksport polskich firm budowlanych.

Nie zrobimy tego lepiej, jeżeli nie stworzymy lepszych warunków na rynku inwestycyjnym w Polsce. To jest ścieżka i to jest droga do tego, żeby poczynić ekspansję nie tylko w Europie, ale i poza granicami naszego kontynentu. Już dzisiaj mamy jedną z najlepiej przygotowanych kadr inżynierjno-technicznych, bo trzeba pamiętać, że bez względu na pochodzenie kapitału, pochodzenie właścicieli firm wykonawczych, producenckich, tam zatrudnieni są polscy inżynierowie, panie i panowie inżynierowie. Mamy jedną z najlepszych, jeśli nie najlepszą kadrę inżynierjno-techniczną. Powinniśmy być z tego dumni, ale sama duma nie wystarczy. Powinniśmy wspierać ten front. Cały czas musi być zasilany środkami finansowymi. Ta przestrzeń, w której nabywają oni kwalifikacje i doświadczenia, z którymi mogą wychodzić poza granice naszego kraju.

Przypomnę państwu pierwsze przygotowania do realizacji tunelu drogowego. Pamiętacie państwo debaty i dyskusje, jak to ma wyglądać, jak to będzie wyglądało? Przecież w Polsce nikt nie budował dwukilometrowego tunelu. Dzisiaj inżynierowie w różnych firmach, ale Polacy... Znam tych ludzi, bo z nimi rozmawiałem. Miałem okazję ich poznać. To najwybitniejsi specjaliści w tej dziedzinie na całym świecie. Dla nich to nie jest problem. Rozmawiałem z inżynierami, którzy realizowali most na... Wisłoku? Gdzie jest Rafał? To był most na Wisłoku, tak? Tam, gdzie wizytowaliśmy budowę, gdzie była ta nawisowa. Przepraszam. Dobra, nad jedną z polskich rzek realizowana była inwestycja, most na wysokości kilkudziesięciu metrów metodą nawisową. Rozmawiam z młodymi ludźmi, dużo młodszymi, o połowę młodszymi ode mnie, którzy prowadzili te roboty. Pytam ich, czy mają odwagę to robić. „O czym pan mówi? O co pan pyta? Przecież robimy to wszędzie. Robimy to w Polsce, robiliśmy to niedawno za granicą. To nie jest dla nas problem”. Pamiętam, kiedy kilkanaście lat temu z podziwem oglądaliśmy filmy, reportaże, filmy dokumentalne z różnych kontynentów o tym, jak realizowane są inwestycje, takie właśnie szczególnie skomplikowane konstrukcje. Zastanawiałem się, czy w Polsce kiedyś to się uda zrobić. Szanowni państwo, mamy najlepiej wyszkoloną kadrę techniczną, która potrafi to robić. Jeżeli mówimy o eksporcie nie tylko naszej myśli, ale przede wszystkim naszych firm i o udziale w rynku zagranicznym, to jest najlepszy sposób.

Usprawnienie procedur przygotowania inwestycji to jest stały temat, który nam towarzyszy. Pamiętam, to jest lejtmotyw wszystkich debat, dyskusji. Jest z nami pani minister Janiszewska-Kuropatwa. Pani minister pamięta. Jako minister budownictwa borykała się z tym problemem w latach 2006–2007. Myślę, że jest wiele osób, które zderzały się z tym problemem.

W tych debatach uczestniczył pan prezes Furgalski, pani prezes Marita także. Przepraszam, rozglądam się po sali. Jest przewodniczący Stanisław Lamczyk, który...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, po 20 minutach...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale do czego zmierzam?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, mam tylko jedną uprzejmą prośbę. Po 20 minutach pańskiej wypowiedzi zachęcam pana, żeby formułować wnioski. Dziękuję bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobijamy do brzegu.

Szanowni państwo, proces usprawnienia procedur też musi trwać, co wcale nie oznacza, że mamy procedury, które warto wyrzucić do kosza. Chciałem zwrócić państwu uwagę. Spójrzcie na to, ile trwa proces inwestycyjny w Niemczech. Przykładem jest obwodnica Berlina. Ile trwała budowa obwodnicy Berlina? Nie miejmy aż tak wielkich kompleksów, że mamy najgorsze warunki do realizacji inwestycji. Będę tutaj z państwem polemizował, co wcale nie oznacza, że przypadków, z którymi poradziłyśmy sobie chociażby w 2007 r... Zmiana ważności decyzji o pozwoleniu na budowę, propozycja wydłużenia do trzech lat spotkała się wręcz z ostracyzmem i buntem wszystkich, którzy byli przyzwyczajeni do tego, że decyzja o pozwoleniu na budowę jest ważna dwa lata. Od końca 2007 r. ważna jest trzy lata i polskie budownictwo ma się znakomicie. Zachęcam do tego, żeby dokonywać zmian tam, gdzie są potrzebne.

Jesteśmy za dyskusją, debatą. Mam nadzieję, że zgodnie z deklaracjami, jakie tutaj padły, bo przecież chyba nikt na tej sali ani nikt z tych, którzy nas oglądają, nie ma wątpliwości co do tego, że propozycje są słuszne... Jeszcze raz powtarzam: dialog, dialog, i nie tylko na Komisji Infrastruktury, ale dialog przede wszystkim strony rządowej – bo taki jest jej święty obowiązek – z branżą wykonawczą, z branżą producencką. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Marcin Horała. Bardzo proszę.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Bardzo dziękuję. Chciałbym poruszyć parę kwestii, może bardziej na przyszłość.

Pierwsza rzecz, do której moim zdaniem kiedyś powinniśmy wreszcie dojrzeć, to wprowadzenie mechanizmu krocących programów rządowych infrastrukturalnych zamiast programów wieloletnich, które są zamykane, a następnie uchwalany i konsultowany jest nowy program wieloletni, on przechodzi itd., tak jak KPK, program drogowy itp. To oczywiście powoduje, że tworzymy moment przejęcia między programami, zamykania jednego i rozpoczynania drugiego, co z kolei skutkuje dołkiem w zamówieniach – co jest niezwykle niszczące – a potem górką. Potem mamy wręcz bańkę spekulacyjną, bo brakuje ludzi, sprzętu itd., a jak firmy w to inwestują, to potem przychodzi dołek i z kolei koszty stale zjadają, jest niepewność pozyskania kolejnego kontraktu, zgrania kolejnego przetargu. Wiem, że to jest bardzo duża zmiana prawna i mentalnościowa, żeby wytworzyć taki mechanizm projektów rządowych, żeby one były w permanencji, żeby na przykład w horyzoncie na pięć, siedem lat do przodu były uzupełniane o kolejne dwa, trzy lata.

Co jeszcze powinno w tym miejscu nastąpić, to moim zdaniem to, żeby państwo polskie działało antycyklicznie w stosunku do unijnych perspektyw budżetowych, bo te programy są pisane generalnie pod perspektywy unijne $n+2$, $n+3$. Znowu również w perspektywach budżetowych unijnych mamy to zjawisko końca perspektywy i początku perspektywy, a jak jeszcze do tego dochodzą problemy polityczne, że trzeba negocjować, warunkować itd., to jest już wyższy poziom jazdy, ale nawet przy założeniu, że tego nie ma, znowu mamy naturalną cykliczność, czyli powinien być w Polsce modelowo kroczący program wieloletni – cały czas aktualny, cały czas się odnawiający – pod który dopinamy perspektywę unijną, a na przykład w roku, w którym jest przejęcie perspektywy unijnej, na ten jeden rok skokowo wzrasta udział środków krajowych, żeby podtrzymać pewien stały poziom, stały front inwestycyjny, a potem oczywiście wchodzi środki unijne z nowej perspektywy.

Moim zdaniem tak powinno być. Wiem, że to jest bardzo trudne. Pewnie nawet w perspektywie legislatorów rządowych przyzwyczajonych do swoich trybów pracy trzeba by w dużej mierze wybić się z pewnych kolej, ale myślę, że powinniśmy przynajmniej spróbować, przynajmniej się przymierzyć, nie tylko ustnie, postulatywnie, ale realnie zbadać, jak mogłoby to wyglądać.

Co jest z tym związane? To zarządzanie przez państwowych inwestorów w logice portfela, a nie w logice od kontraktu do kontraktu. Oto mamy inwestora takiego jak PLK, GDDKiA czy w najmniejszym stopniu CPK, bo tam już było to robione w trochę innej mentalności, które tak naprawdę nie zachowuje się, jakby było firmą, która ma portfel capexowy na 100 mld, tylko jakby było zbiorem stu oddzielnych, niewidzących się nawzajem projektów. Można by je na przykład łączyć i pakietować, żeby robić przetargi na pewną serię prac rozłożoną w czasie. Wtedy firma, która taki przetarg wygrywa, wie, że w tym roku robi to, w przyszłym roku przechodzi na to i tak to jest ułożone. To też chociażby szersze stosowanie – już trochę stosowanych – kontraktów ramowych. Wiemy, że mamy jakiś pakiet firm i one mają pewien tort i mogą się przygotować. Nie ma 100% pewności, ile z tego tortu się uszczknie, ale coś tam się uszczknie, więc można pod te odpowiednie inwestycje to poczynić.

Ostatnia, trzecia kwestia problemowa, którą chciałbym poruszyć nie po raz pierwszy już, ale na pewno nie po raz ostatni, to jakiś mechanizm wspierania inwestycji w samorządach. Państwo z koalicji rządzącej zawsze w reakcji mówią wtedy na liczbach, o ile wzrosły budżety samorządów w wyniku przejścia od tej filozofii programów rządowych celowanych w inwestycje, wspierających inwestycje w samorządach w kierunku większego udziału samorządów w podatkach. OK, jak wyliczymy netto i brutto, to w budżetach samorządowych jako takich jest więcej netto, ale to rozkłada się zupełnie inaczej.

To, po pierwsze, powoduje – takie są być może potrzeby – że więcej idzie na wydatki bieżące w samorządach. Po drugie, na tym systemie bardzo zyskały największe, najbogatsze samorządy, a bardzo straciły najmniejsze gminy. Część z nich jest obecnie absolutnie niezdolna do jakichkolwiek większych przedsięwzięć inwestycyjnych. To powoduje, zwłaszcza jeżeli jeszcze teraz kończono są inwestycje, na które były podpisywane umowy w 2023 r., jeżeli jeszcze trwają, jeszcze jest jakiś front, ale to się za chwilę skończy – nie cały segment budownictwa, powiedzmy, infrastrukturalnego, nie duże firmy robiące duże kontrakty, drogi krajowe, eski, linie, ale te mniejsze – to one na tym bardzo się rozwinęły. Często są to firmy lokalne, a za chwilę będzie tam totalny kolaps, bo w wielu gminach w ogóle nie ma nowych przetargów. Na jednym z poprzednich posiedzeń ktoś z rządu – już nie pamiętam, który z panów ministrów – chwalił się, że teraz jest tak, że na każdy kontrakt jest 15, 20 oferentów i schodzą z cenami do połowy zamówienia, ale to właśnie jest symptom tego, że jest całkowity kryzys, że firmy mają takie koszty stałe, że prawdopodobnie godzą się brać kontrakty nawet poniżej kosztów, byle tylko mieć jakikolwiek przychód i jeszcze przez chwilę utrzymać się na powierzchni.

To jest apel do strony rządzącej. Oczywiście nie w takiej skali, zwłaszcza że przekazano te udziały, więc w ogóle pieniędzy po stronie centralnej jest mniej, ale jednak jakiś liczony w miliardach rocznie mechanizm celowany tylko w inwestycje samorządowe z jakimś wkładem własnym samorządów, ale motywujący je, żeby jednak po pierwsze, mogły, a po drugie, chciały te inwestycje przeprowadzać, byłby naprawdę potrzebny w ogóle Polsce, bo mamy ogromne potrzeby w zakresie codziennej, małej infrastruktury podnoszącej jakość życia, myślę, że też branży budowlanej i jego specyficznemu segmentowi, o którym tu mówiłem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Rafał Weber. Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, państwo dyrektorzy, prezesi firm czy podmiotów inwestorskich oraz państwo przedstawiciele branży budowlanej, bardzo dziękuję za informację, która została nam tutaj przedstawiona przez przedstawicieli organizacji zrzeszających firmy budowlane. Znałem ten materiał wcześniej. Nie będę odnosił się do wątków, które zostały już poruszone. Liczymy na odpowiedzi przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Poruszę inne.

Słowo komentarza do eksportu, do zamiarów ekspansji polskich firm budowlanych. Mój komentarz będzie w oparciu o dane Głównego Urzędu Statystycznego, które zostały pokazane w ostatnich dniach, jeżeli chodzi o bilans eksportu i importu na przestrzeni stycznia i września ostatnich trzech lat. W 2023 r. bilans dodatni to 44 mld zł, czyli o tyle więcej wyeksportowano

z Polski produktów, aniżeli importowano. W tym samym okresie 2024 r. ta różnica wynosiła na plus już tylko 13 mld zł, a w ciągu 9 miesięcy 2025 r. to jest minus 20 mld zł, czyli o tyle więcej polskie firmy, wszystko to, co jest u nas, w naszym kraju, zaimportowało, aniżeli wyeksportowało.

Budujemy więc gospodarkę, tylko nie w Polsce. To jest, szanowni państwo, konkluzja międzynarodowego bilansu handlowego, z którym mamy do czynienia w tej chwili. Nie mówię tego po to, żeby studzić zapal branży budowlanej. Wręcz przeciwnie, myślę, że pomysły, które zostały przedstawione, są warte rozważenia. Faktycznie, organizacje, które wspierają polski eksport, powinny zauważyć branżę budowlaną, ale obecna sytuacja jest, jaka jest, jest dużo gorsza niż w roku poprzednim, a znacznie, ekstremalnie gorsza niż w 2023 r.

Przechodząc teraz do pytań, chciałbym uzyskać od zamawiających informacje o tym, jak wygląda realizacja planów przetargowych. Czytając komunikat GDDKiA z końca grudnia 2024 r., w którym określono plany ogłoszenia przetargów na rok bieżący – tutaj cytat – „co najmniej 330 km wyniesie łączna długość odcinków dróg, na jakie w przyszłym roku”, czyli w 2025 r., „ogłosimy przetargi. Ich szacunkowa wartość to 13,5 mld zł”. W połowie roku ten plan został zrealizowany w 10%, a trafiłem na komunikat Polskiej Agencji Prasowej z początku listopada br. – tutaj też cytuję – „Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad do tej pory”, do 7 listopada, „ogłosiła 11 przetargów wartych 3,8 mld zł”. To znacznie mniej niż plany, szanowni państwo. Myślę, że przetargi, o których mówił pan poseł Horała, na poziomie samorządowym są dużo mniejsze – do tego też za chwileczkę wrócę – ale na poziomie centralnym, jeżeli chodzi o statystykę, również są wyraźnie mniejsze. W mojej ocenie to jest teraz ten zasadniczy i podstawowy problem: brak podaży przetargów, które były planowane, które miały być ogłoszone w 2025 r. przez jednego z dwóch głównych zamawiających.

Proszę więc Ministerstwo Infrastruktury o informację, jak ten harmonogram realizacji przetargów, ogłoszeń przetargów na zadania z programu, jak rozumiem – czy to „Rządowego programu budowy dróg krajowych”, czy to z „Programu budowy 100 obwodnic”, czy to z „Programu wzmacniania sieci dróg krajowych” – wygląda na chwilę obecną. Proszę o podobną informację zamawiających kolejowych – PKP PLK, a także PKP SA – w kontekście chociażby dworców kolejowych. Jeżeli chodzi o dworce, tutaj też w ostatnich kilkunastu miesiącach nie odnotowałem chyba ani jednego ogłoszonego postępowania przetargowego.

No i kwestie samorządów. Samorządy są w tej chwili w trakcie konstruowania budżetów na rok przyszły, na 2026 r. Jestem w stałym kontakcie z dużą grupą samorządowców i pytam, jak to wygląda, jeżeli chodzi o zamiary inwestycyjne. Co do zasady te budżety inwestycyjne są mniejsze w zależności od jednostki samorządów. W małych, mniej zamożnych gminach ta różnica jest bardzo wyraźna. Wynosi ok. 50%, nawet w porównaniu do roku bieżącego. Już w bieżącym było mniej niż w 2024 r. Średnio to ok. 20, 30%. Jeżeli nie będzie podaży przetargowej podanej przez jednostki samorządu terytorialnego, to również tej pracy przez mniejsze firmy wykonawcze, bardzo często rodziny – oczywiście nasze polskie – będzie dużo mniej i tutaj będą duże trudności. Tylko jeden samorząd, z którym rozmawiałem, budżet inwestycyjny na 2026 r. ma wyższy niż na 2025 r., ale to tylko z tego względu, że ma problemy administracyjne, jeżeli chodzi o uzyskiwanie decyzji administracyjnych, u grupy osób, które szkodzą tym inwestycjom. Mówię tutaj o Stalowej Woli. Stąd to rolowanie tego budżetu inwestycyjnego na 2026 r., a to jest jedyny przypadek, który jest mi znany, jeżeli chodzi o tę sferę. Podnoszę więc pytanie pana ministra Marcina Horały, jeżeli chodzi o wsparcie samorządów na inwestycje budowlane, oczywiście te liniowe, drogowe, ale generalnie również inwestycje kubaturowe, bo one też budują jakość firm budowlanych.

Pan minister Andrzej Adamczyk dał wykład z tego, co było, z tego, co jest, i z wyzwań, które nas czekają. Myślę, że ten dialog jest tutaj niezbędny. To dialog, który powinien kończyć się konkluzją, co jest możliwe do zrobienia, co nie jest możliwe do zrobienia. Jakiś cel tego posiedzenia Komisji został już osiągnięty. Skoro jest odpowiedź na pismo, które zostało skierowane na początku sierpnia br., to jest to, szanowni państwo, jakiś mały cel tej Komisji, bo ja tutaj w zbieżność dat nie wierzę.

Dziękuję bardzo i, tak jak mówiłem, proszę Ministerstwo Infrastruktury o informację, jeżeli chodzi o harmonogram przetargów, które były planowane przez zamawiających – i drogowych, i kolejowych – na początku tego roku czy pod koniec poprzedniego roku, i o to, jak wygląda realizacja tego planu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako ostatni zgłaszał się pan. Bardzo proszę.

Członek zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Rafał Leszczyński:

Witam wszystkich serdecznie. Bardzo dziękuję za możliwość wypowiedzenia się. Nazywam się Rafał Leszczyński, jestem członkiem zarządu Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, w której reprezentuję producentów elementów infrastruktury kolejowej, m.in. takich jak rozjazdy, podkłady i inne podobne.

Proszę państwa, uważam oczywiście, że dialog jest bardzo ważny. Wydaje mi się, że branża i strona społeczna uczestniczą w tym dialogu od bardzo wielu lat. Z drugiej strony jednak dla mnie, również jako prezesa spółki produkującej rozjazdy kolejowe, bardzo ważne są konkretne działania. Dlaczego o tych konkretnych działaniach mówię? Dlatego że akurat w tym momencie zbliża się ta wielka górka. Jak zbliża się wielka górka, to już widzimy ogromny dołek, w który za chwilę wejdziemy.

Dlaczego to jest dla nas ważne? Bo jeżeli chodzi konkretnie o Fundusz Kolejowy, to, jak poprzednio mówił Adrian, ten konkretny projekt został złożony dwa lata temu. W związku z tym, że te prace trwają już bardzo długo, mamy konkretne dwa pytania. Czy jesteśmy w stanie powiedzieć, kiedy formalnie ta ustawa będzie procedowana? Z tego co się orientuję w tym, jak ten proces legislacyjny wygląda, zostanie nadany numer druku sejmowego. Czy możemy zobaczyć zakładany harmonogram procedowania tej ustawy? Dialog jest ważny, ale z punktu widzenia producentów ten temat jest bardzo ważny, dlatego że jak podpisane zostaną umowy, my jako pierwsi zaczniemy produkować wszystko na te budowy. Jak zaczniemy produkować wszystko pierwsi po to, żeby później te budowy mogły iść, to pierwsi wejdziemy w dołek. Jeśli pierwsi wejdziemy w dołek, to dla nas zegar już tyka, bo akurat z mojej wiedzy – a gdzieś się tam rozglądałem – wynika, że raczej będzie problem ze zdążeniem do początku 2027 r. Proszę państwa, dla nas zegar tyka. Jest pytanie, czy jesteśmy w stanie uzyskać dwie konkretne informacje: po pierwsze, nadanie formalnej drogi temu projektowi ustawy; po drugie, konkretny harmonogram prac później nad tą ustawą.

Trzecia rzecz. Jeszcze nie miałem okazji wypowiadać się w tak szacownym gronie. O ile przez 30 lat bardzo wiele dobrego stało się poprzez dialog pomiędzy stroną społeczną a stroną publiczną, o tyle nie jestem do końca dumny z tego, co udało nam się osiągnąć jako branży kolejowej, dlatego że patrząc versus branża drogowa, sieć drogowa zwiększyła się o 100%, z 200 tys. km linii do 400 tys. km linii. Sieć kolejowa skurczyła się z 26 tys. km linii do 19 tys. km linii. Ponad 50% linii kolejowych w Polsce to są linie jednotorowe. 37% linii jest niezelektryfikowanych. Na 8 tys. km linii mamy ograniczenia przepustowości z różnych przyczyn.

Podam tylko pewien artykuł, który niedawno pojawił się w „Financial Times”, gdzie pewni generałowie NATO zasymulowali, że transport wojsk NATO – oczywiście koleją – na wschodnią flankę w przypadku bardzo dużej potrzeby będzie trwał ponad 45 dni. Patrząc więc przez pryzmat tego, gdzie jesteśmy, i, po drugie, przez pryzmat zagrożeń, w jakie wchodzimy, przy globalnych konfliktach bardzo ważne są masowe transporty wojsk, a nasza infrastruktura choćby ze względu na to, że mamy ponad 50% linii jednotorowych, przy tych ograniczeniach przepustowości jest po prostu niewydolna. Dzisiaj znalezienie na Centralnej Magistrali Kolejowej jakiegokolwiek zamknięcia jest bardzo trudne. Tak, oczywiście, jeżeli odniesiemy to do punktu sprzed 20 lat, kiedy kolej nie miała żadnych pieniędzy i chcieliśmy ją związać, to tak, faktycznie, dzisiaj to jest eldorado, jednak jest pytanie, czy to jest ten punkt odniesienia, czy naszym punktem odniesienia powinny być drogi, czyli totalny sukces, rozwój itd. Patrząc przez pryzmat tego, jak rozwinęła się sieć drogowa, i tego, gdzie jesteśmy na kolei, proszę państwa, mamy jeszcze bardzo, bardzo wiele do zrobienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Jeszcze zanim oddam głos panu ministrowi, bardzo proszę, pan prezes Furgalski.

Prezes RBF, prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję. Konsultowaliśmy pewną rzecz. Myślę, że dobrze byłoby, żeby ona wybrzmiała przed odpowiedzią pana ministra. Uściślając, numer druku sejmowego to konsekwencja tego, kiedy rząd zamierza przyjąć dany projekt, ale jest pytanie o to, kiedy jest szansa na to, żeby wpisać nowelizację ustawy o Funduszu Kolejowym do prac legislacyjnych rządu, bo potem ruszą konsultacje.

Chciałem zwrócić państwu uwagę – jeżeli ktoś ma przed sobą to nasze pismo – na loga organizacji. Są tu wszystkie najważniejsze organizacje działające na rynku: i kolejowe, i drogowe, i mieszane. Mamy 100% współpracy przy wszystkich najważniejszych sprawach dla rynku infrastruktury. Teraz nawiązując... A, nie ma już pana ministra Adamczyka. Nawiązując do tego, co pan minister mówił – bo zadał pytanie o rady ekspertów – była kolejowa, była drogowa. One nie działają. Mamy co prawda świeże forum w generalnej dyrekcji dróg, przez wiele lat Forum Inwestycyjne PKP PLK, od kilku miesięcy mamy też forum techniczne w CPK, natomiast nasz postulat jest taki, żeby to była jedna rada w ministerstwie, obejmująca wszystkie organizacje. Staralem się namówić do tego pana ministra Klimczaka, ale, jak widać, bezskutecznie. Liczymy więc na państwa pomoc. Będąc w grupie roboczej legislacja CPK, bardzo często wiem, że jest już jakiś dokument, na przykład wzór umowy, nad którym CPK chciałoby pracować. Tu jest podstawowa rzecz. Pan przewodniczący Suchoń też często mówi „państwo silosowe”. My nie wiemy, co robi druga strona, często dublujemy, zaczynamy od zera prace, które dawno zostały już zrobione. Nie dzielimy teraz na kolej i na drogi, bo zdecydowana większość rozwiązań jest wspólna dla rynku infrastruktury, te problemy są wspólne. Myślę więc, że gdyby powstała rada przy ministrze obejmująca całość spraw infrastrukturalnych, to byłoby najlepsze miejsce, które pchałoby do przodu rozwiązania wszystkich naszych problemów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie ministrze, bardzo dziękuję wszystkim państwu za głos w dyskusji, a teraz oddaję głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, po pierwsze chciałbym odnieść się do „Piątki dla polskiego budownictwa”. W części będę również prosił przedstawicieli departamentów, również Ministerstwa Rozwoju i Technologii.

Proszę państwa, jeśli chodzi o dialog, to ten dialog – co, jak myślę, przedstawiciele branży potwierdzą – trwa. Spotykamy się wielokrotnie. Takie spotkania w ostatnich miesiącach były choćby w czerwcu w Józefowie, w ramach współpracy i rozmów z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad z branżą budowlaną. Tam było podsumowanie działań administracji drogowej w zakresie tzw. grupy ad hoc. Podczas tego spotkania padła również propozycja powołania drogowego forum inwestycyjnego. Takowe zostało właśnie powołane i 16 października odbyło się kolejne spotkanie. Brałem udział w tym spotkaniu. We wcześniejszym brał udział pan minister Dariusz Klimczak. Sprawy, o których państwo mówicie, na bieżąco są analizowane przez ministerstwo, również przez GDDKiA. Tam, gdzie możemy to w sposób bieżący wdrażać w życie, to się dzieje. Pozostałe, te bardziej skomplikowane tematy są przez nas analizowane i przygotowywane w odpowiednich aktach prawnych.

Podstawową sprawą, która w ostatnich miesiącach była przedstawiana jako ważna ze strony branży, to jest kwestia waloryzacji kontraktów. Przypomnę tylko, że ten mechanizm waloryzacji w oparciu o koszyk GUS-u został ustanowiony w 2019 r., w pierwszej kolejności dla wykonawców robót. W międzyczasie był podnoszony z poziomu 5% do 10% dla wszystkich zadań oraz 15% dla umów zawartych przed początkiem agresji Rosji na Ukrainę. Ostatnie apele, które padły ze strony branży, mówiły o waloryzacji wysokości ponad 20%. Widzimy ten problem. Oczywiście największy kłopot jest z budżetem, dlatego że mówimy tutaj o wielomiliardowych kwotach. Szacujemy, że to będzie ok. 2 mld zł potrzebnych na ten cel, ale absolutnie nie uchylamy się od tego tematu. Tak jak powiedziałem, w październiku generalna dyrekcja dróg krajowych została zobowiązana, aby do końca roku przygotować szczegółowy harmonogram, analizę umów, które są zawarte z wykonawcami. Taka dokumentacja będzie przygotowana.

Zwróciliśmy się również do ministra finansów z wnioskiem o zabezpieczenie środków na ten cel. Tutaj niestety otrzymaliśmy informację odmowną. Ministerstwo Finansów wskazało, że nie widzi przestrzeni w zabezpieczeniu dodatkowych środków na podniesienie tego limitu, a więc musimy tych środków poszukać w budżecie ministerstwa, GDDKiA, ale, tak jak wspominałem, podtrzymuję to zobowiązanie, że w ciągu najbliższych miesięcy będziemy przedstawiać konkretne propozycje rozwiązania tego problemu.

Problemy są związane również z procedurami, z uproszczeniem procedur. Zgadza się z tym, że pozyskanie decyzji środowiskowej to jest procedura, która w wielu przypadkach trwa zbyt długo. Jako resort nie jesteśmy odpowiedzialni za ten element przygotowania zadania inwestycyjnego, ale wielokrotnie na różnych forach podnosiliśmy ten temat.

Co proponujemy już? 24 października, a więc niespełna miesiąc temu taki dokument został przygotowany, przedstawiony i przekazany do Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu. Jest to projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Proponujemy, aby do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zaliczyć drogi o powierzchni twardej... o całkowitej długości przedsięwzięcia... aby podnieść to kryterium z obecnego 1 km do 10 km. Jeżeli procedura ta byłaby przyjęta, to inwestycje o długości do 10 km byłyby zwolnione z pozyśkania decyzji środowiskowej, jednojezdniowe oczywiście. Jesteśmy w tym przypadku w zgodzie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego. Ta dyrektywa daje państwom członkowskim swobodę ustalania progów w stosunku do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

To jest jeden z elementów, które możemy zrobić na już, natomiast myślę, że przed nami również rozmowa i praca z Ministerstwem Klimatu i Środowiska, aby poprawić, przyspieszyć procedury związane z pozyskaniem decyzji środowiskowej, bo myślę, że po ostatnich kilkudziesięciu latach boomu inwestycyjnego na drogach, i nie tylko na drogach, wszyscy mamy poczucie, że można w tej materii zrobić coś pozytywnego, aby zadania, które są realizowane w wielu obszarach, były realizowane w sposób szybszy, sprawniejszy.

Co do usprawnienia procedur przygotowania inwestycji, jeśli chodzi o kwestie dotyczące biur projektowych, tutaj również GDDKiA jest w dialogu z przedstawicielami branży. Wypracowano nowy wzorzec umowy stosowany przez oddziały generalnej dyrekcji od 10 kwietnia. W dalszym ciągu będziemy na ten temat rozmawiać z branżą, także w ramach tego forum, o którym wspomniałem. Myślę, że to jest dobra platforma do rozmów na tematy robocze między branżą a GDDKiA, bo w tej materii było najwięcej zgłoszeń i oczekiwań.

Panie przewodniczący, w tematach kolejowych za chwilę poproszę, jeśli pan pozwoli, o zabranie głosu przez pana dyrektora Przemysława Sierpnia. Jest z nami również pan dyrektor z Ministerstwa Rozwoju Technologii, jeśli chodzi o te tematy eksportowe, bo one nie są w gestii Ministerstwa Infrastruktury, ale jeśli państwo pozwolicie, to odpowiem jeszcze na pytania, które pojawiły się podczas wystąpienia państwa posłów.

Pan poseł Horała proponuje tzw. kroczące programy. Myślę, że to jest słuszny kierunek. Szkoda, że nie zastosowano tego wcześniej. Mam taki wniosek, że choćby wiele inwestycji, które znalazły się w „Programie budowy 100 obwodnic”, nie miały w pierwszym punkcie warunków i argumentów merytorycznych, związanych choćby z pomiarami natężenia ruchu, a w wielu przypadkach czynniki polityczne decydowały o tym, że pewne inwestycje znajdowały się w takich programach jak choćby właśnie „Program budowy 100 obwodnic”. Uważamy, że ten program wymaga pewnej rewizji, w tym sprawdzenia, bo wiele inwestycji, które są na tzw. liście rezerwowej, ma dużo większe parametry natężenia ruchu i merytoryczne, słuszne argumenty, aby wspomóc je i wpisać do programu bieżącego.

Jeśli chodzi o wsparcie samorządów, to pozwolę sobie nie zgodzić się z tym, o czym państwo mówiliście, że ta pomoc jest mniejsza. Oczywiście ona zawsze będzie niewystarczająca dla samorządów, na to możemy umówić się jutro, za rok, za 5 lat, za 10 lat. Jestem też byłym samorządowcem, więc mam relacje z samorządowcami i wiem, że oni zawsze będą mówić, że jest za mało, że jest wiele potrzeb. Rozumiem to. Zawsze będą mówić, że potrzeba im na drogi więcej i więcej. Zawsze jednak pytam o to, o ile więcej środków przysporzyła im w budżetach reforma dochodów jednostek samorządu terytorialnego. To nie są małe środki, które gminy i powiaty otrzymały w ramach tej reformy. W ramach funduszu rozwoju dróg lokalnych przekazujemy natomiast 2,7 mld zł, a więc jest to ten poziom, który od lat był również za naszych poprzedników przekazywany na ten fundusz. W tym roku rezerwa subwencji ogólnej została zwiększona z 330 mln zł na 770 mln zł, więc, proszę państwa, przy spadających cenach na przetargach to się dzieje. Według nas notujemy spadki wynoszące ok. 30%, a jednak liczba inwestycji, które są realizowane, jest większa przez to, że te zadania są wykonywane za mniejsze środki.

Trzeba również powiedzieć o jednym, o tym, że program inwestycyjny Polski Ład, który był realizowany za naszych poprzedników, to były tak naprawdę promesy. Tak naprawdę to z tego budżetu finansowane są zadania, które są w tej chwili oddawane, realizowane od kilku lat, więc bądźmy w tych ocenach uczciwi. Te środki tak naprawdę są finansowane w tej chwili. Wiecie państwo doskonale, że to był program na kredyt.

Co do przetargów generalnej dyrekcji, to poproszę pana dyrektora Sierpnia o informację, również o informację na temat programu dworcowego, abyśmy mieli tutaj komplet informacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Dodam tylko, że w ciągu 10 lat to jest 350 mld zł. Tylko w tym roku to jest dodatkowo dla samorządów ok. 24, 25 mld zł. Kwoty w tych różnych „kartonowych” programach nigdy wcześniej nie sięgały takich wysokości, pomijając już to, o czym mówił pan minister, czyli to, że to były promesy, a środki wydawane są dzisiaj. To dzisiaj samorządy otrzymują pieniądze z tego budżetu, który przyjęliśmy, oprócz tych zwiększonych środków w ramach zmiany mechanizmu finansowania samorządów.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Jeszcze tylko słówko. To wcale nie stanowi o tym, że nie będziemy dalej wspierać samorządów. Będziemy te programy realizować. Mało tego, plan mamy taki, aby poszerzać katalog jednostek samorządu, które będą mogły skorzystać z dofinansowania, choćby o miasta na prawach powiatu, które są w tej chwili odcięte od możliwości wsparcia, jeśli chodzi o drogi krajowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Wiele lat o to walczyliśmy i nasz głos nigdy nie był nawet wysłuchiwany, już nie mówiąc o wysłuchaniu. Bardzo dziękuję, panie ministrze. Zgodnie z dyspozycją – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Bardzo proszę, panie dyrektore.

Pełniący obowiązki generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Paweł Woźniak:

Szanowny panie ministrze, szanowni państwo, jeżeli chodzi o przetargi, to jak co roku na koniec grudnia ogłaszamy plan przetargowy zadań, które będziemy ogłaszali w ciągu roku. Plan na ten rok zakładał ogłoszenie w grudniu ok. 330 km dróg. Po aktualizacji nasz plan zakłada, aby na liczniku było ok. 380 km. Wszystko jest na dobrej drodze. To się dzieje. Faktycznie, pierwsza połowa nie przebiegała tak, jak byśmy sobie tego życzyli, ale to wszystko było uzależnione od uzyskania wszystkich decyzji, w tym decyzji środowiskowych, badań geologicznych itd. Do końca roku planujemy ogłosić realizację zadań ok. 230 km. To będzie realizowane.

Szacowana wartość przetargów, które na koniec roku będziemy mogli podliczyć, to ok. 13 mld zł. W listopadzie ogłosimy jeszcze dwa przetargi, na przykład na S17 Łopiennik – Krasnystaw... Przepraszam, już to ogłosiliśmy. W zeszłym tygodniu ogłosiliśmy przetarg na (niezrozumiale). W następnych tygodniach, do końca 2025 r. planujemy ogłosić przetargi na realizację S12 Wieniawa – Radom, S17 Zamość Sitaniec – Zamość Wschód, S10 Wyrzysk i wiele innych inwestycji o długości ponad 230 km. To są zadania z „Rządowego programu budowy dróg krajowych” i „Programu budowy 100 obwodnic”.

Tak jak mówię, ten plan przetargowy będzie osiągnięty. Planowaliśmy 330 km, będzie ok. 380 km, czyli ponad to, co planowaliśmy, tak że ta realizacja jest bez takiego podejścia, że nie będzie się budowało. W tamtym roku wykonaliśmy plan na 130%, w tym roku też planujemy wykonać ponad to, co zostało zakładane. Na każdym spotkaniu z branżą o tym informujemy i aktualizujemy naszą bazę przetargową. Branża jest więc na bieżąco informowana, żeby nie powodować paniki w środowisku. Myślę, że to jest realizowane i wszystko jest dobrej drogie, aby ten plan przetargowy w tym roku dociągnąć do tej puli, którą omówiłem przed chwilą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie dyrektore. Bardzo proszę, pan dyktor Sierpień.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Przemysław Sierpień:

Szanowni państwo, jeśli chodzi o przetargi, to PKP Polskie Linie Kolejowe na początku listopada podpisały umowy na kwotę ponad 11 mld zł, natomiast sam plan przetargowy został zwiększony z 16 mld zł – taki był plan na ten rok – do 27 mld zł w tym roku. W tej chwili są otwarte przetargi na kwotę ponad 30 mld zł. Zakładamy, że w przyszłym roku będzie to co najmniej 9 mld zł, jeśli chodzi o polskie linie kolejowe. Jeśli natomiast mówimy o dworcach, to w międzyczasie sprawdziłem, że w pierwszej transzy środków, które PKP otrzyma na program „Dorce

przyjazne pasażerom”, środki te umożliwią uruchomienie co najmniej 45 zadań o wartości co najmniej 375 mln zł.

Jeśli chodzi o środki na kolej w tych dwóch największych programach wieloletnich, czyli „Krajowym programie kolejowym” i programie wsparcia zarządców infrastruktury, to na 2025 r. jest to kwota niecałych 24 mld zł, natomiast przyszły rok to jest ponad 28 mld zł, więc, jak widać, tutaj też będzie zwiększenie wydatków na kolej.

Wracając do Funduszu Kolejowego, Fundusz Kolejowy wspiera inwestycje Polskich Linii Kolejowych, PKP, Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. Wspieramy samorządy województw w modernizacji taboru. Z Funduszu Kolejowego pochodzą również środki, które – dzięki wykupowi akcji Polskich Linii Kolejowych od PKP – PKP ma na realizację programu dworcowego. Zakładamy, że zmiana zasad Funduszu Kolejowego musi być przede wszystkim neutralna dla kierowców, żeby nie powstały żadne nowe obciążenia, żeby nie wzrosły ceny paliw i żeby w żadnym wypadku nie był to jakikolwiek negatywny skutek dla sektora drogowego.

To są podstawowe założenia zmian. Zmiany mają wejść w życie od 2027 r., dlatego proces legislacyjny powinien zostać przeprowadzony w pierwszej połowie przyszłego roku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Oczekujemy ustawy. Jeżeli będzie gotowa wcześniej, to oczywiście jesteśmy gotowi procedować ją wcześniej.

Bardzo proszę. Czy ze strony Ministerstwa Rozwoju i Technologii? Jest pan dyrektor Tomasz Gałązka. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Architektury, Budownictwa i Geodezji Ministerstwa Rozwoju i Technologii Tomasz Gałązka:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, podczas dzisiejszej dyskusji wielokrotnie pojawiała się kwestia usprawnienia procesu przygotowania inwestycji oraz ulepszenia i standaryzacji procedur administracyjnych. Pracuję w Departamencie Architektury, Budownictwa i Geodezji. Zajmowałem się procedowaniem ustawy nowelizującej ustawę – Prawo budowlane, która określa te procedury, która znajduje się na końcowym etapie procedowania. W przyszłym tygodniu będzie przedmiotem obrad Komisji Infrastruktury Senatu.

Ustawa ma na celu uproszczenie i przyspieszenie procesu inwestycyjnego, usprawnienie działań administracji budowlanej, pewne uproszczenia związane z procedurami uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę. Jej zadaniem będzie również eliminacja wątpliwości (*niezrozumiałe*), które powstają podczas realizacji procesu inwestycyjno-budowlanego. To jest przede wszystkim ten akt, który usprawni ten proces.

Jeśli natomiast chodzi o działania przyszłe – pan przewodniczący też już o tym wspominał, o cyfryzacji procesu inwestycyjno-budowlanego – na przyszły rok mamy zaplanowane działania związane z cyfryzacją w zakresie elektronicznej książki obiektu budowlanego oraz Elektronicznego Dziennika Budowy. Te działania będą miały miejsce w pierwszej połowie przyszłego roku. To tyle, jeśli chodzi o działania związane z usprawnieniami procesu inwestycyjnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Czy ze strony innych instytucji, spółek, ministerstwa jest chęć zabrania głosu? Nie widzę. OK, w takim razie bardzo proszę, pan prezes Styliński niejako na podsumowanie dyskusji. Panie prezesie, potraktujmy to w taki sposób, że niech to będzie jakaś klamra, o którą poproszę. Rozumiem, że to trochę na gorąco itd., ale bardzo proszę, udzielam panu głosu.

Prezes zarządu PZPB Jan Styliński:

Dziękuję bardzo. Myślę, że z dyskusji, którą przed chwilą mieliśmy, widać, że zachodzi jednak niespójność w polskiej sferze inwestowania. To podejście silosowe, nieujednolicające pewnych zjawisk, z jakimi mamy do czynienia. Między innymi pan minister przedstawiał pracę forum inwestycyjnego przy drogach, odrębnie kwestie forum inwestycyjnego przy kolejach. To jest właśnie to zjawisko, które postrzegamy jako zjawisko pozytywne na poziomie dyskusji merytorycznej o szczegółach, ale jednocześnie jest to obszar, w którym jest trudno rozmawiać o kwestiach fundamentalnych, systemowych, które dotyczą dysfunkcji czy zbyt niskiej efektywności procesu inwestycyjnego, z jakim co do zasady mamy do czynienia w Polsce. To chociażby kwestia koordynacji inwestycji, kwestia szerokiego spojrzenia na wzajemne kolizje.

Można by to podsumować tym, że brakuje nam takiej prostej funkcji, jaką mają na przykład mapy Google, gdzie można włączyć sobie warstwy. Życzylibyśmy sobie, żebyśmy w Polsce współpracując pomiędzy rynkiem czy w ramach dialogu rynku ze sferą publiczną, byli w stanie posługiwać się taką mapą, w której możemy włączyć warstwy: energetyka, koleje, kruszywa, wykonawcy, dostępność usług projektowych i pozostałe elementy, żebyśmy byli w stanie nałożyć je na siebie i powiedzieć, że z tego płyną nam pewne konkluzje. Jeśli będziemy tę dyskusję prowadzić odrębnie dla dróg, odrębnie dla kolei, odrębnie dla energetyki, odrębnie dla CPK, to trudno nam będzie wyprowadzić rozwiązania systemowe i w oparciu o nie starać się modelować zjawiska, procedury w taki sposób, żebyśmy byli w stanie osiągnąć więcej.

Myślę, że to też dobrze widać przy dyskusji dotyczącej opóźnień, które w tym roku pojawiły się w ogłaszaniu przetargów na poziomie indywidualnym, czyli tym silosowym. Oczywiście rozumiemy problemy, z jakimi się boryka m.in. GDDKiA w zakresie pozyskiwania decyzji środowiskowej. Pytanie, czy systemowo możemy się z tym pogodzić, czy możemy powiedzieć, że rozumiejąc indywidualny problem inwestora, nie widzimy rozwiązania dla zagadnienia natury systemowej, a tym zagadnieniem natury systemowej – jak widzimy z dyskusji – w tym konkretnym przypadku jest problem w uzyskaniu na czas fundamentalnych decyzji w procesie inwestycyjnym takich jak decyzje środowiskowe. Pytanie, czy jesteśmy w stanie skorzystać tu z pewnej pragmatyki i metody funkcjonowania rynku.

Bez względu na to – i myślę, że każdy z nas indywidualnie to rozumie – jeśli idziemy do przedsiębiorcy, na przykład chcemy wziąć nowy telefon w firmie Orange i dowiemy się, że fajnie udało się go sprzedać, ale magazyn nie jest w stanie telefonu doręczyć, to choć pewnie rozumiemy system sprzedaży, pójdziemy do konkurencji po to, żeby jednak ten telefon mieć. Chcielibyśmy, żeby w ten sposób patrzono również na sferę inwestowania. Rozumiemy indywidualne problemy, ale systemowo musimy sobie z nimi poradzić. Jeśli nie ustanowimy dialogu systemowego na poziomie na tyle wysokim, żebyśmy byli w stanie ogarnąć z lotu ptaka kilka obszarów jednocześnie, to pewnie będziemy cały czas dyskutować o tym, czy uda nam się ogłosić przetargi o danej wartości w danym roku, czy też przesunie się to o kwartał, o pół roku czy o rok.

Podsumowując, doceniamy indywidualne dyskusje i dialog prowadzone z inwestorami. Tu ważny jest element pewnej kultury tworzenia procesu inwestycyjnego, ale uważamy, że brakuje nam spojrzenia z lotu ptaka, horyzontalnego, przekrojowego, trochę ponad silosami, żebyśmy byli w stanie nie tylko wyłapać dysfunkcje, o których mówimy, ale też znaleźć dobre metody, dobre instrumenty do poradzenia sobie z nimi.

Dziękuję bardzo. To takie krótkie podsumowanie na gorąco. Bardzo dziękuję za szansę na ostatni głos.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie prezesie. Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Bardzo serdecznie państwu dziękuję. Dziękuję przedstawicielom...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak właśnie wygląda dialog.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję przedstawicielom branży budowlanej. Niezależnie od tego, czy to jest część, dziękuję całej infrastrukturze. Wykonali państwo naprawdę potrzebną pracę. To nie jest ostatnie posiedzenie Komisji w tych sprawach. Od razu zapisałem sobie kwestię decyzji środowiskowych, bo być może jednak takie podejście w konkretnych sprawach, które, jak wszyscy wiemy, są bardzo problematyczne... że tu potrzebujemy jednak pewnej refleksji rynku i administracji, żeby spróbować znaleźć formułę jakiegoś usprawnienia. Nie wiem, czy się da, bo tu wchodzi mnóstwo interesariuszy, także strona społeczna. W związku z tym jest to wyzwanie, ale deklaruje, że na samą debatę o decyzjach środowiskowych, o tym, w jaki sposób można to zmienić, już państwa zapraszam. Będę też prosił o przygotowanie w ramach dyskusji, debaty konkretnych propozycji ze strony rynku. Nie sądzę, by ta debata wcześniej się nie toczyła, więc być może trzeba ją pogłębić albo inaczej ubrać po to, żeby to miało realny skutek.

Jeszcze raz dziękuję przedstawicielom branży. Bardzo serdecznie dziękuję panu ministrowi i całemu zespołowi z Ministerstwa Infrastruktury, z Ministerstwa Rozwoju i Technologii.

Dziękuję przedstawicielom spółek, które tutaj były. Dziękuję wszystkim państwu, także państwu posłom, którzy brali udział w posiedzeniu Komisji.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury...

Pan przewodniczący Adamczyk w jakiej sprawie?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, w sprawach ogólnych, w sprawach bieżących, ponieważ nie mamy okazji spotkać się w ramach prezydium Komisji. Mam apel do pana przewodniczącego, aby wniosek o zwołanie połączonych komisji w trybie art. 152 potraktować w sposób priorytetowy i aby pan przewodniczący w porozumieniu z panią przewodniczącą sejmowej Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych spowodował, aby wspólne posiedzenie komisji w związku z naszym wnioskiem – a dotyczyłoby ono udzielenia informacji na temat poziomu infrastruktury krytycznej, w szczególności infrastruktury kolejowej w kontekście ostatnich akcji dywersji na polskiej kolei – zrealizować na bieżącym posiedzeniu Sejmu. To jest apel i prośba do pana przewodniczącego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.