

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 203)
z dnia 21 stycznia 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 203)

21 stycznia 2026 r.

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

– informacja ministra funduszy i polityki regionalnej na temat wykorzystania środków z KPO w obszarze infrastruktury oraz transportu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jan Szyszko** sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Marta Zanin** naczelnik wydziału w Departamencie Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Bugajska** dyrektor Departamentu Infrastruktury Transportu Banku Gospodarstwa Krajowego wraz ze współpracownikami, **Anna Mróz** dyrektor Departamentu Planowania i Projektów UE Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Wojciech Dinges** wiceprezes zarządu Polregio SA, **Gabriela Popowicz** dyrektor Biura Funduszy Unijnych PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Sławomir Centkowski** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Małgorzata Wójcicka** przedstawicielka Unii Miasteczek Polskich oraz **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek** i **Jolanta Osiak** – 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 na dzisiejsze posiedzenie gości, w szczególności pana ministra Jana Szyszko, sekretarza stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, wraz ze współpracownikami. Panie ministrze, witam bardzo serdecznie. Witam panią Martę Zanin, naczelnik wydziału w Departamencie Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam panią Joannę Lech, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, wraz ze współpracownikami. Witam panią Annę Mróz, dyrektor Departamentu Planowania i Projektów UE Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Bardzo serdecznie witam panią Gabrielę Popowicz, dyrektor w Biurze Funduszy Unijnych PKP PLK. Bardzo serdecznie witam również panią Katarzynę Bugajską, dyrektor Departamentu Infrastruktury Transportu w Banku Gospodarstwa Krajowego, wraz ze współpracownikami. Witam pana Marcina Chmielewskiego, doradcę ekonomicznego w Departamencie Spójności i Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli. Bardzo serdecznie witam pana Wojciecha Dinges, wiceprezesa zarządu Polregio. Bardzo serdecznie witam również panią Małgorzatę Wójciką reprezentującą Unię Miasteczek Polskich. Niezwykle serdecznie witam pana Sławomira Centkowskiego, wiceprezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Bardzo serdecznie witam pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Równie serdecznie witam pana Jakuba Majewskiego reprezentującego Fundację ProKolej.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra funduszy i polityki regionalnej na temat wykorzystania środków z KPO w obszarze infrastruktury oraz transportu. Czy są uwagi do porządku dziennego? Jest uwaga. Pan przewodniczący Grzegorz Puda, bardzo proszę.

Poseł **Grzegorz Puda (PiS)**:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Ja może nie do samego porządku, ponieważ porządek jest dosyć czytelny, ale do sposobu, w jaki posłowie zostali poinformowani... czy mają wiedzę na temat informacji pana ministra.

Otóż, szanowni państwo, jest tutaj wielu przedstawicieli jednostek ministerialnych i podległych, które zazwyczaj przesyłają posłom informacje dotyczące punktu, o którym będziemy dyskutować. Tym razem – chyba po raz pierwszy w historii – nie mamy wiedzy na temat dokumentów, które będziemy omawiać. W związku z tym, panie przewodniczący, moje pytanie brzmi: Nad czym będziemy debatować? Zgodnie z tym, jaką wiedzę otrzymałem w sekretariacie, nowe informacje do nas nie dotarły. Pytanie jest więc o to, nad czym nowym będziemy... Oczywiście to jest bardzo cenna wiedza. Mam nadzieję, że pan minister przekaże jakieś nowe fakty, natomiast jako posłowie, jako cała Komisja tych informacji, aby można było się z nimi zapoznać, nie otrzymaliśmy.

W związku z tym, panie przewodniczący, pomysł jest albo taki, aby przełożyć to posiedzenie, albo taki, żeby pan minister wyszedł jakoś z twarzą. Pierwszy raz w historii mamy do czynienia z sytuacją, w której będziemy dyskutować nad czymś, czego posłowie nie otrzymali. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, pracuję w Komisji Infrastruktury 10 lat. Pan poseł też był członkiem Komisji, a nawet wiceprzewodniczącym. Muszę powiedzieć, że to, co pan powiedział, jest zwyczajnie nieprawdą.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To, co pan powiedział, jest zwyczajnie nieprawdą. Nie dopuszczę pana do głosu, dlatego że obrażanie pana ministra w sposób absolutnie nieadekwatny do tego, jaki mamy stan na dzisiaj...

Przypomnę, że to posiedzenie Komisji zostało już raz zwołane. Mieli państwo również dostarczoną informację w formie elektronicznej. Ta informacja była dostępna dla państwa posłów. Dzisiaj rzeczywiście dotarła informacja uzupełniona i, tak jak w każdym innym przypadku, państwo tę informację otrzymają. To po pierwsze.

Po drugie, znając profesjonalizm zarówno samego pana ministra, jak i całego zespołu ministerstwa, jestem przekonany, że informacje, które zostaną przekazane, będą kompleksowe i zostaną przekazane w taki sposób, aby umożliwić posłom zapoznanie się z przedmiotem zainteresowania Komisji. Chcę panu posłowi również powiedzieć, że rozumiem, że to jest próba odsunięcia w czasie nieuniknionego, czyli po raz kolejny odsunięcia w czasie przedstawienia bardzo ważnej informacji związanej z wykorzystaniem środków unijnych, których państwa rząd blokował. W związku z tym protestuję przeciwko upolitycznianiu tej dyskusji i pytam. Skoro, jak sam pan poseł zresztą powiedział, nie ma uwag do porządku obrad, przechodzimy do realizacji porządku dziennego.

Bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Odpowiadając jeszcze panu posłowi: zaraz ten materiał zostanie ponowiony i po raz kolejny wysłany, tak że pan poseł nie będzie miał żadnych problemów z tym, żeby zapoznać się z tym materiałem.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Muszę sprostować, panie przewodniczący. Pan przewodniczący źle zrozumiał intencje.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie dopuszczam już pana posła do głosu. Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Panie ministrze, bardzo proszę, oddaję panu głos. Oczywiście jeżeli będzie potrzeba skorzystania ze wsparcia współpracowników, to bardzo proszę o sygnalizowanie i będę tego głosu udzielał. Bardzo proszę, panie ministrze.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Muszę jednak sprostować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, przywołuję pana, uprzejmie pana...

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

To może sobie pan przywoływać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Wiem, że mogę sobie wiele rzeczy robić. Apeluję. Przywołuję pana do porządku i uprzejmie apeluję o to, żeby pan poseł nie zakłócał przebiegu posiedzenia.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Pięć sekund. Może być? Chodziło mi o zwyczajowe przygotowanie dokumentów przez ministerstwo funduszy. Przez inne ministerstwo – ma pan rację – zwyczajowo również nie bywały przygotowane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przez to ministerstwo również jest przygotowana. Zachęcam pana posła, ponieważ wprowadził pan w błąd Komisję i tych, którzy są z nami w formie oglądania Komisji, dlatego że ten materiał został państwu posłom dostarczony już wtedy, kiedy był pierwotny termin posiedzenia Komisji, tak że zachęcam, żeby pan poseł zapoznał się również z zawartością swoich urządzeń elektronicznych, bo z pewnością ta informacja już jest. Żeby jednak nie było już żadnych problemów, za chwilę ta informacja zostanie ponowiona.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Jan Szyszko:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowne panie i panowie posłowie, czuję się w obowiązku jednak wytłumaczyć i wyjaśnić sytuację, która zaszła, potwierdzając pełne przywiązanie i przekonanie – zarówno moje, jak i, wydaje mi się, wszystkich w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej – że dialog z sejmową Komisją Infrastruktury, dialog z państwem jest dla nas absolutnym priorytetem.

Dlatego we wrześniu, gdy pojawiła się taka prośba, nie tylko informacja o stanie inwestowania Krajowego Planu Odbudowy w infrastrukturę została państwu przekazana. Została ona przekazana osobiście przez panią minister, a teraz, bodaj niespełna tydzień po wyznaczeniu tego terminu, niezwłocznie potwierdziliśmy obecność i gotowość do przedstawienia tej informacji również ustnie.

Czuje się więc w obowiązku stanąć w obronie wysmienionych urzędników i urzędniczek w ministerstwie funduszy, którzy na co dzień odpowiadają za realizację inwestycji z KPO, jak i wszystkich instytucji, reprezentantów i reprezentantek instytucji zaangażowanych we wdrażanie KPO, którzy są obecni na sali i nie tylko obecni na sali, tak że moje ogromne podziękowania za państwa pracę i zaangażowanie.

Przechodząc do meritum, pozwolę sobie podzielić wypowiedź na trzy części, rozpoczynając od informacji ogólnych o stanie wdrażania KPO, później przechodząc do części, która chyba najbardziej państwa interesuje, czyli inwestycji infrastrukturalnych z naciskiem na inwestycje transportowe, a w trzeciej części przedstawiając część efektów z inwestycji już zrealizowanych z KPO, jako że tych jest bardzo wiele. Myślę, że będziemy mieli czas tylko na przedstawienie części z tych osiągnięć.

Według stanu na dziś w całym Krajowym Planie Odbudowy mamy rozpoczęte nabory wniosków o objęcie wsparciem przedsięwzięć w ramach 56 inwestycji, w tym 42 inwestycji w części grantowej bezzwrotnej. W tym momencie mamy ogłoszone nabory na 96,8% alokacji oraz w 14 inwestycjach w części pożyczkowej na 99,9% alokacji.

Jeżeli chodzi o kontraktację, w ramach KPO zostało zawartych 1 mln umów w Polsce. Są to umowy, których łączna kwota równa się 174 mld zł, co stanowi 72% – niemal trzy czwarte – całej alokacji KPO. To już jest kwota, którą mamy podpisaną w umowach w ramach przedsięwzięć zdefiniowanych i realizowanych. W ramach tej kwoty w części dotacyjnej mówimy o umowach na 89 mld zł, a w części pożyczkowej na 85 mld zł, co oznacza, że w ramach KPO do zakontraktowania pozostaje ok. 65 mld zł, w tym 21,8 mld zł w części dotacyjnej. To są wszystkie pieniądze, które zasilą naszą gospodarkę w tym roku i które rzutują m.in. na perspektywę wzrostu naszego kraju niedawno ogłoszone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy, który wprost wskazuje na inwestycje z KPO realizowane w tym roku jako powód podniesienia tej perspektywy.

Oczywiście inwestycje infrastrukturalne można definiować w różny sposób. Wydaje mi się, że na potrzeby naszej dyskusji najbardziej zręcznym, najbardziej kompletnym sposobem definicji będzie zdefiniowanie ich jako inwestycji w KPO, za których realizację odpowiada Ministerstwo Infrastruktury. Są to inwestycje, których łączna wartość wynosi 25,5 mld zł, licząc według dzisiejszego kursu przeliczenia z euro na złotówki, z czego 24 mld zł mamy już w podpisanych

umowach na te przedsięwzięcia. Łącznie jest to 175 umów, z czego ponad 8 mld zł – według dzisiejszego kursu jest to 8,28 mld zł – zostało już w ramach tej puli zrealizowane.

Jeżeli chodzi o szczegóły tego, czym są te inwestycje i czego dotyczą, jako że ta informacja może mieć różny poziom szczegółowości, mam pytanie do pana przewodniczącego. Ile mamy czasu na to słowo wstępne i na prezentację?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie ministrze, o godz. 15 mamy głosowania, więc wydaje mi się, że może pan przyjąć...

Sekretarz stanu w MFiPR Jan Szyszko:

Mam się streszczać.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

...że 10 minut przed głosowaniami musimy... Myślę, że wrócimy po głosowaniach i po głosowaniach dokończymy dyskusję, chyba że informacja będzie krótsza i zdążymy zamknąć posiedzenie Komisji przed głosowaniami, ale o godz. 14.50 planuję ogłosić przerwę na głosowania i niezwłocznie po głosowaniach będziemy kontynuować. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MFiPR Jan Szyszko:

Dobrze, w takim razie postaram się przedstawić tę informację skrótowo. W razie potrzeby pogłębienia będziemy pogłębiać punkty, które będą tego wymagały.

Zacznę od transportu kolejowego i intermodalnego. Pierwsza inwestycja to jest budowa nowych linii kolejowych o wartości 10 mld zł w grantach. Kolejna inwestycja to jest pasażerski tabor kolejowy czy zakup pasażerskiego taboru kolejowego, inwestycja E2.1.2 – używając nomenklatury KPO-wskiej – gdzie jest 5 mld zł w grantach. Dalej, inwestycja cyfryzacja transportu, która obejmuje takie działania jak instalacje Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, montaż urządzeń automatycznego sterowania ruchem kolejowym czy montaż sterowanych automatycznie urządzeń bezpieczeństwa w 112 lokalizacjach. To jest inwestycja E2.2.2. Kolejna inwestycja z tej kategorii to projekty intermodalne, inwestycja E2.1.3. To są przedsięwzięcia polegające na wsparciu pięciu centrów przeładunkowych położonych na węźle sieci TEN-T.

Kolejna kategoria to jest transport autobusowy i tramwajowy. To po pierwsze inwestycja w zeroemisyjne i niskoemisyjne autobusy i tramwaje. To ponad 1 mld zł w grantach. Druga inwestycja to jest zeroemisyjny transport zbiorowy – to przede wszystkim autobusy – inwestycja G1.3.2. Przepraszam, przy poprzedniej inwestycji, o której wspomniałem, zapomniałem powiedzieć o nomenklaturze KPO i jej kodzie. To był kod E1.1.2. Kolejna inwestycja z tego zakresu to inwestycja w zakup tramwajów. To 200 mln euro, czyli ok. 865 mln zł w ramach inwestycji E1.2.1.

Kolejna kategoria to bezpieczeństwo transportu. To po pierwsze budowa obwodnic. Jest to jedna z nielicznych inwestycji drogowych nie tylko w polskim, ale we wszystkich planach odbudowy w skali Unii Europejskiej. Kolejna inwestycja to jest likwidacja czarnych punktów, czyli remont, naprawa, przebudowa najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań w kraju, która już w znacznej mierze jest zrealizowana. To jest też zakup 128 urządzeń nadzoru drogowego, w sumie inwestycja niewielka, jeżeli chodzi o jej wartość, bo raptem 130 mln zł, ale o dużym znaczeniu dla bezpieczeństwa.

Rzecz czwarta to inwestycja wprowadzona niedawno w ramach jednej z ostatnich rewizji KPO, która ma szczególne znaczenie dla branży drogowych przewozów towarowych, branży, w której Polska jest europejskim potentatem, liderem europejskiego rynku. To wsparcie dla firm przewozowych w zakupie tachografów, czyli 319 mln zł.

Przechodząc do ostatniego punktu mojej wypowiedzi, chciałbym powiedzieć pokrótce o inwestycjach, których przynajmniej część została już zrealizowana i z których już możemy w Polsce korzystać. Zacznę od linii kolejowych i projektów już zakończonych. Do tej pory zakończyliśmy prace na 213 z 500 km linii kolejowych, które mają być objęte wsparciem w ramach KPO. Tutaj PKP Polskie Linie Kolejowe dokonały odbiorów części prac dla takich projektów jak: dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 250 km/h, łącznie ten odcinek obejmie 180 km; prace na linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny; prace na linii kolejowej nr 11 między Łowiczem a Skierniewicami; II etap zabudowy Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej; rozwój linii kolejowej nr 250; poprawa bezpieczeństwa ruchu w pasażerskich przewozach kolejowych na linii WKD. Tutaj chodziło o modernizację 9 rozjazdów.

Największym realizowanym projektem, który zostanie zakończony w 2026 r. – tutaj można powiedzieć, że efekty można obserwować gołym okiem i na co dzień, ale on jeszcze nie jest skończony – jest modernizacja linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz na odcinku Chabówka – Rabka Zaryte – Mszana Dolna oraz Limanowa – Kłęczany – Nowy Sącz. Tutaj dofinansowanie łączne wynosi 3,5 mld zł. Ci z państwa, którzy znają ten region, którzy są z południa Polski, wiedzą, że jest to – można powiedzieć bez przesady – inwestycja opóźniona przynajmniej o 100 lat, którą realizujemy dzięki środkom z KPO.

Jeżeli chodzi o pasażerski tabor kolejowy, jest to inwestycja, za której realizację odpowiada Ministerstwo Infrastruktury. Bardzo dziękuję za sprawną i dobrą współpracę w tym zakresie. Mamy już wypłaty na 2,5 mld zł, dzięki czemu kupiliśmy 10 sztuk pięcioczonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Korzystają z nich Koleje Dolnośląskie. To także zakup 10 elektrycznych zespołów trakcyjnych w celu poprawy dostępności transportowej mieszkańców województwa pomorskiego do rdzenia aglomeracji, czyli poprawiamy transport w skali wojewódzkiej, w skali regionalnej, oraz dostawa fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym w województwie zachodnio-pomorskim. Łącznie w ramach KPO do tej pory odebraliśmy więc 39 sztuk taboru regionalnego, ale też, co jest widoczne na kolejowej mapie Polski, 203 sztuki taboru dalekobieżnego dla Intercity, stanowiące 63,5% całej inwestycji.

Kolejne inwestycje, które z zakresu transportu już możemy zaobserwować i które już możemy uznać przynajmniej za częściowo zrealizowane, to wypłata 518 mln zł na zakup tramwajów w miastach. Tutaj bardzo mnie cieszy, że korzystają z tego nie tylko największe aglomeracje w Polsce, ale też na przykład Bydgoszcz, do której trafi sześć zespołów. Tabor trafi też m.in. do Krakowa. Tutaj już mówimy rzeczywiście o jednej z największych aglomeracji w Polsce.

Szanowni państwo, szanując ograniczenia czasowe, na tym zatrzymam się w tej informacji. Uspokajając apetyt państwa posłów i posłanek na pisemne zapoznanie się z tą informacją, z góry obiecuję, prawdopodobnie uprzedzając pytania, że wszystkie informacje, które miałem zaszczyt państwu zaprezentować, przedstawimy również pisemnie do państwa wiadomości bez zbędnej zwłoki po posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Tylko dopowiem, że te pisemne informacje mają już państwo na swoich skrzynkach pocztowych i, jak sądzę, na tabletach też, czyli pełna informacja jest u państwa i można z niej korzystać.

Widzę dwie osoby, które się zgłaszają... i trzecią osobę. Bardzo proszę, pan przewodniczący Grzegorz Puda.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowny panie ministrze, panie przewodniczący, najpierw tytułem wstępu. Dziękuję, rzeczywiście, po raz drugi otrzymaliśmy tę samą informację, którą otrzymaliśmy we wrześniu. To prawda, ale to powoduje, że dane, które nam państwo przedstawili – to zapewne nie jest wina kadry pana ministra, tylko zarządzania tą kadrą – są przeterminowane o ponad pół roku, ponieważ, jak sami państwo informują, są to dane z 25 sierpnia i z 1 września 2025 r., bo były przygotowane na posiedzenie, które się nie odbyło.

Nie mam żalu o to, że wówczas przygotowali państwo dane, ale mam żal o to, że nie zostały zaktualizowane. Na przykład wypowiedzi pana ministra w stosunku do tego, co mamy w informacjach, które nam państwo przekazali, a które teraz powtórzyła nasza szanowna obsługa i Komisja, nie zgadzają się z danymi, które pan minister nam podaje, bo nie mogą się zgadzać. Pan minister, jak podejrzewam, ma dane aktualne z dnia, powiedzmy, tego miesiąca, a dane, które otrzymaliśmy jako posłowie, to są dane, które zostały nam przekazane na dzień 25 sierpnia i 1 września ub.r.

Z tego wynika na przykład to, że chociażby te trzy dane, które pan podał, za które oczywiście dziękujemy, o 10 składach dolnośląskich, 10 składach pomorskich... Pan minister nie podał, ile jest w województwie zachodniopomorskim, ale z sumy 39 wynika, że tam jest 19 składów. To ma się nijak do informacji, którą przekazali państwo w swojej informacji Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej dla Komisji Infrastruktury z 1 września. Otóż te dane po prostu się nie zgadzają.

W związku z tym powtarzam, mam pytanie. Dziękuję za deklarację pana ministra, że to, co pan minister przekazał nam dzisiaj w formie ustnej, przekaże w formie pisemnej, ale dalej mam wniosek i proszę o to, aby zastanowić się na tym, o czym dyskutujemy. Oczywiście to jest

informacja ministra. Równie dobrze mógł zrobić to w innej formie, mógł nam przesłać maile, mógł nam przesłać w formie papierowej, ale jeżeli już spotykamy się i angażujemy siły posłów wszystkich opcji, obsługę i państwa urzędników z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, z Ministerstwa Infrastruktury, to byłoby dobrze, gdybyśmy te dane mieli jednak ujednolicone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Łukasz Kmita. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, chciałem zapytać o tę kwestię na posiedzeniu Komisji, choć składałem też interpelacje w tej sprawie.

Otóż oczywiście liczby dotyczące zakupu taboru, szczególnie autobusów, brzmią ładnie i pięknie, ale trzeba też zdać sobie sprawę, że ostatnie zakupy z KPO, chociażby zakupy autobusów elektrycznych, to w znacznej mierze pojazdy wyprodukowane nie tylko poza terytorium Unii Europejskiej, ale też poza terytorium naszego kontynentu. Mówię tutaj o wyprodukowaniu w Chinach. Przy tej beczce miodu, jak to niektórzy mówią, trzeba też powiedzieć bardzo wyraźnie, że może nie ministerstwo, ale poniekąd także państwo spowodowaliście, że samorządy w ostatnim czasie zakupiły bardzo dużą liczbę pojazdów elektrycznych i o napędzie, nazwijmy to, ekologicznym m.in. z Chin. Tak zrobiła Warszawa, ale zrobiły tak też inne miasta.

Chciałbym zapytać konkretnie, panie ministrze, ile autobusów elektrycznych, wodorowych, hybrydowych zostało wyprodukowanych poza terytorium UE i czy w przyszłości będziecie państwo podejmowali działania, żeby doprowadzić do tego, żeby jednak polskie samorządy, polskie podmioty kupowały w ramach KPO czy w ramach innych programów pojazdy, które są produkowane szczególnie w Polsce. Przypominam, że dwaj producenci w ostatnich kilkunastu miesiącach ograniczyli produkcję autobusów w Polsce, doszło do zwolnień, a tymczasem pozwalamy na to, żeby samorządy kupowały autobusy elektryczne bardzo często o wątpliwej jakości, wątpliwych marek, trochę eksperymentalnie.

Wiem, że może to jest decyzja samorządów, ale jednocześnie miała być repolonizacja, miało być wsparcie polskiej gospodarki. Okazuje się, że pieniądze, które pochodzą z naszych środków, bo przecież wpłacamy środki do UE, tak naprawdę wypływają poza gospodarkę europejską i trafiają do Chin. Przypominam także, że całkiem niedawno, jakieś kilka miesięcy temu była też informacja o tym, że być może chińskie autobusy zbierają i przetwarzają informacje i mogą być także pewnym zagrożeniem pod kątem bezpieczeństwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

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

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie ministrze, szanowni państwo prezesi i dyrektorzy, panie i panowie posłowie, mam pytanie odnośnie do zmian, które nastąpiły w ostatnich dwóch latach, już ponad dwóch latach, jeżeli chodzi o środki z KPO na szeroko pojętą infrastrukturę i transport.

Prosiłbym o informację – udzieloną ustnie, ale też na piśmie, oczywiście po posiedzeniu Komisji – do jakich zmian doszło w tym zakresie w ostatnich 25 miesiącach. Czy od przyjęcia KPO środki w tym obszarze zostały zwiększone na przykład poprzez rewizję KPO, czy zostały zmniejszone? Czy były przenoszenia między poszczególnymi działami, jeżeli chodzi o obszar infrastruktury? Mielśmy do czynienia z jednym przenoszeniem, o którym wiem. Chodzi o przeniesienie bodajże ponad 300 mln zł z działania polegającego na wsparciu wymiany taboru autobusowego, na wymianę tachografów, bo, jak rozumiem, tak te środki na tachografy zostały znalezione, czyli zostały przekierowane z transportu autobusowego właśnie na pojazdy powyżej 3,5 tony. Proszę o taką całościową informację, jak w ostatnich dwóch latach wyglądał obszar transportu infrastruktury, jeżeli chodzi o środki z KPO w całości, ale też, jeżeli chodzi o jakiegokolwiek przeniesienia, zwiększenia czy zmniejszenia tej puli.

Drugi wątek to wątek, o którym przed chwilą wspominał pan poseł Łukasz Kmita. Prosimy o pisemną informację odnośnie do wszystkich przetargów, które były realizowane przez samorządy, ale też przez podmioty państwowe, spółki państwowe, na przykład PKP Intercity, które realizowały zakupy taboru autobusowego, tramwajowego, kolejowego. Prosimy w tej informacji właśnie o kraj pochodzenia producenta takowego taboru, żeby mieć informację odnośnie do skali środków finansowych, które zostały na zakup takowego taboru

w Polsce albo w Europie, albo – na przykładzie Chin – poza Europą. Myślę, że takie informacje wszystkim nam będą pomocne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Są inne pytania? Zgłasza się pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, szanowni państwo. Panie ministrze, mam do pana pytanie. Otóż punkt drugi informacji to pasażerski tabor kolejowy, inwestycja polegająca na zakupie minimum 77 sztuk nowego zeroemisyjnego regionalnego taboru kolejowego, projekty zgłoszone w naborze konkurencyjnym. Bardzo proszę o szczegółowe informacje, jakiego taboru to dotyczy. Czy to jest 77 sztuk? Nie wiem, czy dobrze słyszałem, czy nie mówił pan o 39 sztukach. Nie wiem, czy to jest rozbieżność, pomyłka, czy tak faktycznie jest. Bardzo proszę, żeby pan minister poinformował nas, jaka jest ilość tego taboru zeroemisyjnego, taboru kolejowego, kto jest producentem tego taboru, gdzie jest siedziba tego producenta, jaki to jest kapitał, gdzie, w którym kierunku te pieniądze zostały skierowane.

Podobnie proszę o wyjaśnienie zakupu 56 nowych lokomotyw i modernizacji 248 wagonów. Razem to 304 sztuki taboru dalekobieżnego w ramach naboru niekonkurencyjnego, a to wymaga informacji, kto został wskazany, jeżeli chodzi o dostawców tego taboru, dostawców lokomotyw i modernizacji wagonów. Proszę o szczegółowe informacje.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

I w jaki sposób to zostało wskazane.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, i w jaki sposób to zostało wskazane, panie ministrze. Proszę o werbalną informację w dniu dzisiejszym na posiedzeniu Komisji i o szczegółową informację pisemną na ten temat skierowaną do członków, posłów Komisji Infrastruktury, także i do mnie oczywiście. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Matysiak. Proszę bardzo.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Dziękuję za tę informację. Chciałabym także zapytać o tabor kolejowy. W 2023 r. miałam przyjemność uczestniczyć w takim spotkaniu, konferencji, gdzie spółka Polregio podpisywała umowy ramowe z producentami pojazdów: Pesa, Newag, Stadler, Cegielski. Nic z tego nie wyszło. Prosiłabym o przedstawienie informacji, dlaczego Polregio nie skorzysta ze środków z KPO. To jedna rzecz.

Druga rzecz też jest, myślę, interesująca.

Poproszę panów posłów o zakończenie rozmów, bo chciałabym zadać pytanie. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Poprosiłabym też o informację – to jest na pewno ciekawe dla posłów z Komisji Infrastruktury – jak ma wyglądać dalsza przyszłość tej spółki. Wiemy, że w ciągu pięciu lat Polregio będzie musiało oddać, z floty Polregio zniknie 42% taboru. To odbije się na pracy przewozowej. Przypomnę, że to jest przewoźnik, który co roku przewozi największą liczbę pasażerów w kraju. To jest naprawdę zasadne pytanie: Jaki plan na Polregio ma obecny rząd? Już nie pamiętam, czy to jest wpisane do planu pracy. Na stronie Komisji wisi plan z poprzedniego półroczia, ale jeżeli nie, to apeluję też o to, żebyśmy jako Komisja Infrastruktury podjęli ten temat, bo to naprawdę duże wyzwanie i po pierwsze przyszłość dużego polskiego podmiotu, a po drugie przyszłość pasażerów, którzy codziennie z tej spółki korzystają, dojeżdżając do szkoły, do pracy, wszędzie tam, gdzie potrzebują.

Pytanie, jak to się stało, że ta spółka w zasadzie jako jedyna, bo pan minister wymieniał innych przewoźników regionalnych, z tych środków z KPO nie skorzysta. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny pan poseł Zawisław, bardzo proszę.

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam bardziej regionalne pytania, ale oczywiście rozumiem, że przez rząd KPO jest przedstawiane jako motor rozwoju naszego kraju. W związku z tym, jeżeli chodzi o bardzo modne trendy mówiące o tzw. zeroemisyjności itd., być może one są preferowane przez tych, którzy te pieniądze nam przekazują nie za darmo, bo przecież jest pożyczka, jest nasza składka, o której dzisiaj była mowa, ale też jest bardzo liczna ilość tzw. kamieni milowych czy wskaźników, którą musimy wypełnić – niektórzy mówią, że ok. 300 – które powodują wielkie straty dla naszej gospodarki, ale też państwowości.

Wracając do tematu, mam pytanie. Czy w kierunku tych rejonów w kraju, które były pomi-jane, czasami mniej, czasami bardziej, jeżeli chodzi o rozwój infrastruktury kolejowej, w tym przypadku mam na myśli województwo lubelskie, szczególnie rejon części z Zamościem, linia nr 69 Rejowiec – Hrebenne, linia 72 Zawada – Hrubieszów Miasto... Są plany elektryfikacji tych linii kolejowych. Mam nadzieję, że w ramach projektów już zgłoszonych, które idą przez urząd marszałkowski, nie będą one zanegowane przez rząd i te inwestycje pójdą, natomiast na dzień dzisiejszy sytuacja jest taka, że na tych liniach funkcjonują lokomotywy spalinowe i transport, który rząd, który teraz doszedł do władzy, jeszcze wzorem poprzedniej kadencji Donalda Tuska cały czas pogarsza.

Ostatnio wstawiony został tabor holenderski, zdezelowane wagony, które jeździły tam na jakichś niszowych liniach. Już nie będę mówił o odwołaniu pociągu, bo to też było dzisiaj wymieniane w Sejmie. Ten region jest szczególnie dotknięty. W związku z tym mam pytanie. Czy w ramach tych środków i tej wiedzy – bo się tego nie doszukałem, mogłem coś przegapić – można byłoby wymienić, czy jakiś podmiot typu PKP PLK... województwo lubelskie w kontekście naszych przewozów na liniach przewozów pasażerskich... Czy podmioty zgłaszały wnioski o dofinansowanie na celowy zakup na przykład lokomotyw, które wsparłyby ruch na tych liniach? One sprzedają się też na północy kraju, bo jest kilka innych regionów, które jeszcze nie mają elektryfikacji.

Druga sprawa. Czy spółka LHS pracująca na szerokim torze, która moim zdaniem pracuje już na sprzęcie starym i na specyficznych lokomotywach, która już kilka lat temu otworzyła sobie możliwość pozyskiwania środków unijnych, składała wnioski na pozyskanie funduszy na przykład na zakup specyficznych, określonych homologacji, ale jednak tych lokomotyw, które ciągną ciężki transport?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, o godz. 18 mamy posiedzenie Komisji dotyczące LHS. Tam będą, jak sądzę, osoby....

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Ale to, wie pan, ja...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

...które odpowiadają za działalność spółki.

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Panie przewodniczący, mam prośbę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, przepraszam.

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Jak pan chodzi do telewizji, to raczej pan powtarza w każdym programie...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, panie pośle, przypomnę, że pan minister o tym mówił. W KPO podpisano 1 mln umów.

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Ale ja pytałem konkretnie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Tak. Sądzę więc, że to konkretne... Pan minister się odniesie, na pewno, natomiast zwracam pańską uwagę...

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Proszę, żeby na tym posiedzeniu Komisji zostało to...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Zwracam pańską uwagę na to, że będzie kolejne posiedzenie Komisji, gdzie będzie kierownictwo tej spółki, i po prostu oni najlepiej panu powiedzą. Tylko tyle. Bardzo proszę.

Poseł Sławomir Zawiślak (Konfederacja_KP):

Proszę o odpowiedź pana ministra, nie kierownictwo spółki, bo rozumiem, że nie kierownictwo spółki dysponuje po przetargach ostateczną decyzją co do tego, gdzie środki pójdą, tylko minister. Panie przewodniczący, proszę nie wprowadzać dywersji. Jestem posłem, oczekuję odpowiedzi od pana ministra. Oczekuję odpowiedzi na piśmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, kto jeszcze oprócz pana posła Polaczka jest zainteresowany zabranieniem głosu? Nie widzę. Jest pan poseł Polaczek, jestem ja, w związku z tym zamykam listę. Za osiem minut jest głosowanie.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Nieprawda, o 15.20.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jest przesunięte? Tak? Jest przesunięte. Godz. 15.20, super. Bardzo proszę, w takim razie udzielam głosu panu posłowi Polaczekowi. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam pytanie do ministra, kontynuując część wystąpień i pytań moich koleżanek i kolegów posłów. W jednym z materiałów, które otrzymaliśmy ponownie, jest m.in. instalacja 128 urządzeń nadzoru drogowego ze wsparciem środków unijnych. Mamy tutaj beneficjentów, jakim jest GITD. Zakres tego obejmował m.in. instalacje 43 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, 70 urządzeń do punktowego pomiaru prędkości, 10 urządzeń do monitorowania wjazdu na czerwonym świetle na skrzyżowaniach i 5 instalacji do monitorowania wjazdu na czerwonym świetle na przejazdach kolejowych. Już z tej informacji wynika, że nastąpiła konieczność wydłużenia terminu realizacji tego projektu i zakresu do 31 sierpnia br.

Chciałem zapytać pana ministra, czy według wiedzy pana ministra jednym z powodów odwołania głównego inspektora transportu drogowego w ostatnich dniach było m.in. opóźnienie w zakresie realizacji m.in. tego zadania. Mam też prośbę o odniesienie się do aktualnego stanu realizacji dokładnie tego przedsięwzięcia współfinansowanego środkami europejskimi. Jest również prośba do pana ministra i współpracowników o syntetyczną odpowiedź w zakresie tego projektu: Jaki jest stan jego realizacji na koniec stycznia bieżącego roku?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Na koniec, panie ministrze, też pozwolę sobie na kilka słów. Po pierwsze, myślę, że trzeba bardzo jasno i czytelnie pogratulować wszystkim, którzy odpowiadali za wdrożenie od strony administracji i ministerstwa poszczególnych dysponentów środków z KPO, i tym wszystkim, którzy je wykorzystywali.

Ponieważ jest z nami były minister funduszy i rozwoju regionalnego, który z aptekarską dokładnością analizował dostarczone dokumenty, przypominę, że były państwa, które w 2021 r. zaczęły korzystać ze środków KPO, w 2022 r. były pełne płatności, tymczasem poprzedni rząd działał tak sprawnie, że do 2024 r. Polska nie mogła korzystać ze środków KPO. Dzisiaj podważanie dokumentów czy wskazywanie na to, że została dostarczona informacja, która była aktualna wtedy, kiedy była dostarczana... Naprawdę wydaje mi się, że to jest dalekie od... już nie mówię, że od zasad politycznych, ale od zwykłej ludzkiej przyzwoitości.

Bardzo serdecznie gratuluję ministerstwu, że pomimo trudnych warunków, krótkiego czasu, mnóstwa środków do dyspozycji, potrzeby kontaktu z Komisją Europejską, żeby tam, gdzie nie da się fizycznie wykorzystać i skierować strumienia finansowania w inne rejony... Patrząc na 72-procentową skuteczność w zakresie alokacji, muszę powiedzieć, że to jest coś, z czego, jak myślę, powinniśmy być dumni jako państwo, a tym bardziej jako obywatele.

Panie ministrze, mam pytanie. Oczywiście to opóźnienie jest znaczące. Tak jak powiedziałem, mogliśmy wykorzystywać środki od 2021 r., ale poprzedni rząd tego nie zrobił, w związku z tym z winy poprzedniego rządu mamy prawie trzyletnie opóźnienie, do 2024 r.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Nie, protestuję, to nie była wina...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Może pan protestować, ale takie są fakty.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Ale, panie przewodniczący, nie może pan kłamać na posiedzeniu Komisji wprost.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie ministrze, chciałem zapytać zarówno o tę ogólną...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Może pan kłamać w ramach wyborów, może pan kłamać w ramach liczenia głosów, ale nie w ramach Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie, panie pośle, to nie jest tak. Fakty są dla pana piorunujące, tak że zachęcam, panie pośle, troszeczkę pokory.

Panie ministrze, jaką pulę damy radę wykorzystać? Jak bardzo jesteśmy w stanie z tych środków skorzystać? W zakresie infrastruktury, jak rozumiem, pozostało bardzo niewiele środków do podpisania w ramach umów. Czy w związku z tym jesteśmy w stanie w 100% dopiąć te środki na infrastrukturę?

Dziękuję bardzo i bardzo proszę, przekazuję głos panu ministrowi i współpracownikom z prośbą o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MFiPR Jan Szyszko:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję, panie i panowie posłowie za takie zainteresowanie tematem i tak wiele zadanych pytań. Naprawdę dziękuję. Przede wszystkim dziękuję panu ministrowi Pudzie, który zauważając, że postęp KPO w styczniu jest większy, niż był w sierpniu, przyznał, że KPO idzie do przodu, że idzie bardzo dynamicznie i że to jest bardzo dynamiczny projekt. Bardzo dziękuję, że z ust opozycji pada takie docenienie. To naprawdę ważna chwila również dla mnie, bo jestem bezpośrednio zaangażowany w realizację tego projektu i wiem, jak wiele prac to kosztuje, żeby takie tempo narzucić i takie tempo zrealizować.

Powiem więcej, wychodzę z założenia, że gdy pojawia się zaproszenie i chęć z państwa strony, ze strony Komisji Infrastruktury, by wysłuchać bieżących informacji na temat zaawansowania KPO, to uważam, że bez zważania na to, czy zdążymy przygotować państwu w tydzień czy w mniej niż tydzień informację pisemną, lepiej się spotkać, przedstawić tę informację i później przesłać zaktualizowany dokument pisemny niż wstrzymywać tę dyskusję o kolejny miesiąc z przyczyn formalnych. Chodzi po prostu o płynność pracy i przedstawianie na bieżąco najbardziej zaktualizowanych informacji. Zaraz po tym spotkaniu rzeczywiście dostaną państwo zaktualizowaną informację, ale macie wiedzę już na bieżąco. Alternatywą było to, żebyśmy spotkali się później, i tej informacji byśmy nie przekazali. Wydaje mi się, że wszystkim nam zależy na tym, żeby działać sprawnie, i bardzo się cieszę, że udało nam się tak szybko spotkać. Bardzo się cieszę, że wszyscy tutaj, bez podziału na strony tej sali, doceniamy tempo realizacji Krajowego Planu Odbudowy.

Była seria pytań dotyczących spraw, które nie leżą w gestii ministra funduszy, nie leżą w gestii ministerstwa, które mam zaszczyt reprezentować. Tego dotyczyły m.in. pytania o inspektora transportu drogowego, który podlega Ministerstwu Infrastruktury. Tego dotyczą sprawy LHS, które też zależą od MI. Szanując kompetencje moich kolegów i koleżanek z rządu, szanując podział kompetencji, pozwolą państwu, że nie będę udzielał odpowiedzi na te pytania. Nie dotyczą one dzisiejszej rozmowy.

Jeżeli chodzi o opóźnienie w realizacji KPO, to rzeczywiście, kiedy braliśmy odpowiedzialność za ten projekt z końcem 2023 r., Polska była na ostatnim miejscu w Europie pod kątem zaawansowania i realizacji KPO. Dzisiaj, jeżeli spojrzymy na zaawansowanie inwestycji, zwłaszcza grantowych, bo to jest ten najbardziej atrakcyjny pieniądz, Polska jest w top 10

w Europie, a cel od początku się nie zmienia. Nie zmienia się od początku 2024 r. To 100% części grantowej wykorzystanej z KPO, czyli ponad 100 mld zł. Jesteśmy na najlepszej ścieżce, żeby to zrobić. Będzie do tego potrzebna jeszcze jedna zmiana KPO. To wiemy na pewno. Tutaj akurat jesteśmy w tym samym szeregu ze wszystkimi państwami członkowskimi Unii Europejskiej, bo wszyscy będą jeszcze przechodzić przez – co prawda przez drobne, techniczne, niedaleko idące, ale jednak – zmiany w ramach planów, żebyśmy do sierpnia 2026 r. mogli powiedzieć, że startowaliśmy od zera, mamy 100% części grantowej zrealizowanej z korzyścią dla polskiej gospodarki.

Pojawiły się zasadne pytania dotyczące tego, skąd czy kto produkuje – tak bym to skwitował – tabor autobusowy i kolejowy w ramach inwestycji z KPO. Muszę powiedzieć, że osobiście ubolewam – i proszę potraktować to jako refleksję ogólną – że w momencie negocjowania warunków Funduszu Odbudowy w 2021 r. nie zostały zagwarantowane przepisy na poziomie unijnym, które pozwalałyby wykluczać producentów z krajów trzecich w dostarczaniu taboru za pieniądze kupione z KPO. Uważam, że w najlepszym polskim interesie, w najlepszym interesie UE jest to, by wspierać biznes polski i biznes europejski za pieniądze polskie i za pieniądze europejskie. Myślę, że to jest podstawa. Mam nadzieję, wszyscy na tej sali się z tym zgodzimy. Bardzo ubolewam, że w rozporządzeniu o Funduszu Odbudowy takiego zapisu nie ma. Z tego powodu, że go nie ma, państwo polskie, polski rząd nie ma narzędzi, żeby w otwartych naborach czy w naborach zdecentralizowanych wymóc na organizatorach tych naborów, żeby wykluczali ten czy inny podmiot, jeżeli nie ma do tego podstawy prawnej. W tej sytuacji rzeczywiście sytuację mamy więc taką, że w naborach autobusowych, które były zdecentralizowane, zdecydowana większość naboru pochodzi od producentów polskich i jest wyprodukowana w Polsce.

Jako że to jest kwestia fundamentalna i wrażliwa, szczegółowe informacje pozwolę sobie przedstawić na piśmie. To jest teza, która jest bezpieczna i która jest prawdziwa, natomiast jest tam również tabor wyprodukowany czy kupiony nie z Polski. Akurat w przypadku Warszawy wydaje mi się, jeżeli dobrze pamiętam, ale to też nie jest...

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Yutong.

Sekretarz stanu w MFiPR Jan Szyszko:

Yutong jest. W takim razie obiecuję, że przedstawię państwu takie informacje szczegółowe. Solaris jest większościowy. Wiadomo, że jest jednym z głównych kontrahentów.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Ale mamy też Johnsoy i inne takie marki, które... Powiedzmy, że Alfabusy nie są szerzej obecne na...

Sekretarz stanu w MFiPR Jan Szyszko:

Do bólu merytorycznie i prawdziwie staram się państwu wytłumaczyć, skąd bierze się ta sytuacja, i proszę mi wierzyć, że w ramach prawa tam, gdzie jest to możliwe, preferujemy producentów polskich.

Jeżeli w przetargach autobusowych niemożliwe było stuprocentowe dopilnowanie tego sita – tak bym powiedział – to w przypadku naborów niekonkurencyjnych w sektorze kolejowym było to już możliwe. 100%, wszystko, co kupujemy z KPO dla kolei w Polsce, jest wyprodukowane w polskich zakładach, wyremontowane w polskich zakładach. 100% wartości dodanej zostaje w kraju. 100%. Tu nie ma ani jednego wyjątku. Są to konkretne zakłady, które na pewno są państwu znane. Mówimy tutaj o Cegielskim, mówimy Pesie, mówimy o Newagu. Słyszałem nawet, że byli państwo w Nowym Sączu, który mojemu sercu jest szczególnie bliski, tak że bardzo się cieszę. Tutaj zostało to dopilnowane w całości.

Jeżeli chodzi o to, co zmieniło się w ramach rewizji w infrastrukturze czy w części transportowej, to powiem o jednej inwestycji i jednej reformie. Rzeczywiście jest tak, że dodaliśmy inwestycję tachografów, przesuwając pieniądze z niezakontraktowanego koszyczka czy puli środków na przetargi autobusowe, mając informacje zarówno od samorządów, jak i od producentów, że w kalendarzu KPO nie byłoby w stanie wyprodukować pojazdów, które mogłyby być dostarczone na czas. Realny wybór, przed którym staliśmy, to: zostawić to 300 mln w przetargach autobusowych, licząc się z tym, że w praktyce pojedzie to do Chin, albo znaleźć lepsze wykorzystanie tych pieniędzy, które zostaną wykorzystane w Polsce i dla polskiego biznesu. Tutaj sektor krajowych drogowych przewozów transportowych wydaje się oczywistym beneficjentem tego, bo jest

to sektor, który mocno dostał po kościach przez wejście w życie w ostatnich latach dyrektywy o delegowaniu, Pakietu Mobilności, w którym Polska jest potentatem. Nie podoba się to innym państwom europejskim. Pomoc publiczna dla tych przedsiębiorców – zwłaszcza że w większości są to małe i średnie przedsiębiorstwa, powiedzmy to sobie wprost – jest bardzo, bardzo potrzebna i uzasadniona, po prostu, i zostaje w Polsce.

Druga rzecz to jest to, co usunęliśmy z reform w kwestiach transportowych. Usunęliśmy powszechny podatek od użytkowania samochodów spalinowych. To usunęliśmy. To jest główna rzecz z sektora transportu, która wyleciała z KPO, który miał wejść w życie z początkiem 2025 r. i który jest skrajnie niesprawiedliwy. Chyba nad tym tematem nie muszę się rozwodzić. Dalej trwają dyskusje i mam nadzieję, że dojdziemy do serdecznego porozumienia z Komisją Europejską co do tego, że dwa kolejne działania, które dotyczą większego obciążenia użytkowników aut spalinowych – chociaż tu już na szczęście nie mówimy o zwykłych ludziach, o użytkownikach, to są bardziej celowane działania – uda się usunąć w ciągu najbliższych miesięcy, podczas ostatniej rewizji.

Jeżeli są jeszcze jakieś wątki, a pewnie są, do których w szczególności nie udało mi się odnieść, odpowiemy państwu na piśmie. Raz jeszcze chciałbym podziękować zarówno za przygotowanie mnie, nas, wszystkich urzędników i urzędników z instytucji, które nam dzisiaj towarzyszą. Tych specjalistów i specjalistki poproszę w dalszej kolejności o przygotowanie i pomoc w przygotowaniu tych odpowiedzi na piśmie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze. Pan poseł Grzegorz Puda jeszcze chce odnieść się przed zakończeniem.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dużo byłoby prostowania, ale, jak rozumiem, za chwilę musimy przejść do głosowania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

W trybie sprostowania? Proszę bardzo.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Nie. Mam jeszcze jedno pytanie. Panie ministrze, czy w odpowiedziach pisemnych udało się zanotować i odpowiedzieć nam wszystkim w formie pisemnej? Otóż wśród wielu informacji, które dzisiaj padły, były również informacje, które są nieprawdziwe, wynikające z tego, w jaki sposób środki KPO zostały uruchomione. Żeby to jednak uzasadnić, moje pytanie brzmi następująco: Jakie zmiany legislacyjne, prawne i ustawowe zostały przygotowane i wdrożone przez obecny rząd, które pozwoliły na uruchomienie środków KPO, o czym była mowa podczas rozmów z Komisją Europejską w czasach sprzed państwa rządów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Czy pan minister... Na tym etapie nie ma potrzeby, rozumiem. Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, przepraszam bardzo. Zostało zadane pytanie. Dlaczego pan minister nie odpowie na pytanie, które zadał pan poseł?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pan poseł prosił o pisemną odpowiedź, panie przewodniczący, naprawdę.

Sekretarz stanu w MFiPR Jan Szyszko:

To już któryś raz, kiedy jest mówiona jedna rzecz, a później... niezrozumiale.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Naprawdę, pan poseł prosił o pisemną informację.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Rozumiem, że wszyscy członkowie Komisji otrzymają?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, proszę zapytać pana posła Pude, który kiwa głową, potwierdzając. Dziękuję bardzo, panie pośle.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Szanowni państwo, panie ministrze, bardzo serdecznie dziękuję panu, zespołowi. Dziękuję wszystkim przedstawicielom innych ministerstw, instytucji i naszych partnerów. Dziękuję państwu posłom. Widzimy się o godz. 18 na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Życzę państwu dobrego popołudnia.