

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 205)
z dnia 22 stycznia 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 205)

22 stycznia 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050)**, przewodniczącego Komisji, oraz poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat braku środków finansowych w Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz planowanych rozwiązań w zakresie finansowania transportu publicznego w jednostkach samorządu terytorialnego.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zgoda** doradca prawny i **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Spójności i Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Alvin Gajadhur** doradca prezydenta RP w Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Iwona Budych** prezes Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Grzegorz Kubalski** zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich oraz **Adam Ostrowski** specjalista do spraw legislacyjnych Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek**, **Mateusz Daszewski**, **Sławomir Jakubczak** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. W doskonałym nastroju – nie ukrywam – otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam bardzo serdecznie panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli, w tym w szczególności pana Łukasza Zgodę, doradcę prawnego w Departamencie Spójności i Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam pana Alvina Gajadhura, doradcę prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Witam przedstawicieli Związku Powiatów Polskich – jest z nami pan mecenas Grzegorz Kubalski, zastępca dyrektora biura. Witam przedstawicieli Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie – jest pan Zdzisław Szczerbaciuk, prezes izby. Witam pana prezesa bardzo serdecznie. Witam panią Iwonę Budych, prezesa Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 8 stycznia 2026 r. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat braku środków finansowych w Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz planowanych rozwiązań w zakresie finansowania transportu publicznego w jednostkach samorządu terytorialnego.

Zgłaszała się z wnioskiem formalnym pani przewodnicząca Krystyna Sibińska. Bardzo proszę, pani przewodnicząca.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, może nie z wnioskiem formalnym, ale rzeczywiście w sprawie formalnej. Tak jak tutaj wnioskodawcy zgłaszają, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia Komisji ma być brak środków finansowych Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Chciałam poinformować i przekazać, że temat jest jakby absolutnie nieaktualny, ponieważ wczoraj na Komisji Finansów Publicznych zostały zadysponowane takie rozwiązania,

które spowodują, że każdy wniosek z każdego województwa uzyska dofinansowanie. A więc dyskusja i opowiadanie o tym, że nie ma środków, wydaje się bezprzedmiotowa. I chciałabym...

Posel Marek Sowa (KO):

O 50% większe niż za PiS-u.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Dokładnie. To są dużo większe pieniądze. A więc jak gdyby uprzedzając i spodziewając się różnych elaboratów na ten temat, chciałam po prostu poinformować i przekazać, że ta dyskusja będzie o niczym – bo sprawa została rozstrzygnięta, załatwiona. Mamy mnóstwo tematów, które możemy poruszać, ale akurat w tej kwestii wydaje się, że mamy wszystkie sprawy rozstrzygnięte – i to bardzo pozytywnie, bo wnioski wszystkich województw, które zostały zgłoszone, będą skonsumowane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Stąd też mój doskonały nastrój, pani przewodnicząca i szanowni państwo – dlatego, że rozmawialiśmy o tym od wielu tygodni. Ministerstwo, za co dziękujemy panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi, przygotowało rozwiązania, wiedząc, że te środki są potrzebne. Wczoraj Komisja Finansów Publicznych wyraziła zgodę na przesunięcie i zaktualizowanie funduszu o te środki. I to jest, myślę, bardzo dobra wiadomość. Stąd spodziewam się, pani przewodnicząca, że może utyskiwania będzie mniej i tym razem opozycja pochwali rząd, i pogratuluje dobrej decyzji. Uważam, że to by było w porządku.

Ale nie ma żadnego problemu. Jest przedstawiony wniosek. Grupa posłów go złożyła. Jest to przedmiot posiedzenia. Dlatego przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Kto z państwa posłów jest przedstawicielem wnioskodawców? Pan poseł Weber.

Bardzo proszę przedstawiciela wnioskodawców, pana posła Webera, o przedstawienie wniosku. Udzielam panu głosu, bardzo proszę.

Posel Rafał Weber (PiS):

Panie ministrze wraz ze współpracownikami, panie i panowie posłowie, przedstawiciele strony społecznej, samorządowej, no, myślałem, że pani poseł Sibińska składa wniosek formalny o to, aby posiedzenie Komisji zostało zamknięte, zakończone. Tak to zabrzmiało, że nie ma absolutnie o czym rozmawiać. Problem rozwiązany, to po co nawet się spotykać i dyskutować? Ale ostatecznie takiego głosu i wniosku nie było, tak że uznaję to za dobrą monetę.

Zwracam też państwu uwagę na drugi człon naszego wniosku. Bo o ile w pierwszym członie faktycznie jest prośba o przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat braku środków finansowych w Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, o tyle w drugim członie jest prośba o informację na temat planowanych rozwiązań w zakresie finansowania transportu publicznego w jednostkach samorządu terytorialnego – i chcemy to posiedzenie wykorzystać też właśnie w tym temacie, w tym zakresie. Bo wiemy, że został przygotowany projekt zmian w kilku ustawach, między innymi ustawy o transporcie publicznym, ale także ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Ten projekt bodajże w czerwcu 2025 r. został poddany konsultacjom społecznym i uzgodnieniom międzyresortowym. Z tego co wiem, ocena tego projektu jest miazdząca. Na stronie legislacja.rcl.gov.pl nie ma opublikowanych uwag, które zostały do tego projektu skierowane, nie ma opublikowanych odpowiedzi resortu, nie zaktualizowanego aktu w tym zakresie. Tak że ostatnie pół roku to marazm, jeżeli chodzi o kwestie przyszłości funkcjonowania transportu publicznego i wsparcia transportu publicznego ze środków rządowych.

Ale wracając jeszcze do deficytu, który wystąpił w roku 2026 i mając wiedzę o tym, że wczoraj Komisja Finansów Publicznych przyjęła zmiany polegające na przesunięciu środków i zapewnieniu brakującej puli na zaspokojenie wszystkich wniosków – taki komunikat jest kierowany przez ministerstwo – musimy powiedzieć, że presja ma sens. Presja ma sens. Przypominam, że wniosek złożyliśmy zwołanie tego posiedzenia Komisji dwa tygodnie temu. Można uznać, że wczorajsze posiedzenie to taki zbieg okoliczności, że to przypadek – można tak uznać – ale można też uznać, że zainteresowanie tym tematem przez posłów Prawa i Sprawiedliwości, ale też przez samorządowców, szczególnie tych, których dotknął ten deficyt, którzy nie uzyskali w pierwszym etapie tych środków, pozwoliło na działanie rządu. I po 40 dniach od otrzymania tej informacji – wojewoda podkarpacka wysłała informację o tym, że jest brak 13 grudnia 2025 r. –

nastąpił ruch. Tak że po 40 dniach postu mamy pozytywną decyzję o zapewnieniu środków finansowych.

Panie ministrze, szanowni państwo, tylko co dalej? Bo samorządy będą coraz aktywniejsze przy składaniu wniosków do tego funduszu, a z roku na rok zainteresowanie tymi środkami wzrasta – fundusz powstał w 2019 r i z roku na rok mamy praktycznie kilkudziesięcioprocentowy wzrost zarówno wnioskodawców, jak i tworzonych linii użyteczności publicznej, a co za tym idzie wykorzystanych środków z funduszu. My w 2023 r., wiedząc, że ten fakt nastąpi, że ówczesna pula 800 mln zł będzie niewystarczająca, podjęliśmy decyzję – zresztą chyba popartą przez większość posłów poprzedniej kadencji – o tym, żeby fundusz zwiększyć z 800 mln zł do 1 mld zł. Po to, aby na kolejny okres dwóch lat te środki były od samego początku w dyspozycji ministra infrastruktury. No i tak się stało. W 2024 r. środków wystarczyło, w 2025 środków wystarczyło. W 2026 już nie. W 2027 – bo trzeba myśleć o przyszłości – jeżeli zainteresowanie samorządów się utrzyma, to znowu będzie taka sama sytuacja jak z przełomu roku poprzedniego i bieżącego, chyba że dokonacie państwo jakichś zmian w ustawie i zwiększycie ustawowo kwotę na Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, pokażecie, jaka kwota będzie w dyspozycji od samego początku. Wtedy faktycznie możemy uznać, że fundusz z powrotem uzyskał stabilność. Takie działania doraźne – OK, one rozwiązują problem, ale rozwiązują problem bieżącego roku – nie rozwiązują wyzwań, które stoją przed nami.

Tak że pytanie do Ministerstwa Infrastruktury związane z pierwszym członem naszego wniosku – kiedy środki, 260 mln zł, których brakowało, zostaną skierowane do samorządów? Jaki tu jest harmonogram przekazywania tych środków do poszczególnych województw? Czy to zadzieje się jeszcze w styczniu, czy już w lutym? To po pierwsze.

Po drugie, czy Ministerstwo Infrastruktury dysponuje wiedzą, czy samorządy, które nie uzyskały środków finansowych w pierwszym rzucie, utworzyły linie użyteczności publicznej? Czyli same założyły ten wkład potrzebny do tego, aby transport komunikacyjny tam funkcjonował. Jeżeli państwo posiadacie taką wiedzę, to proszę się tą wiedzą podzielić. Czy wszystkie samorządy, które złożyły wniosek i nie otrzymały dofinansowania, prowadzą te linie autobusowe, licząc na refundację – która, mamy nadzieję, nastąpi?

No i pytania związane z drugim członem naszego wniosku – co z ustawą, która w czerwcu poprzedniego roku została poddana konsultacjom społecznym? Tak jak mówię, wedle mojej wiedzy, mnóstwo uwag, generalnie niekorzystnych, odnoszących się do niektórych propozycji, szczególnie tej związanej z przekazaniem funduszu pod marszałków województw. To by oznaczało, że w przyszłości to oni będą musieli zapewnić środki finansowe, kiedy będzie ich za mało – to jest z tym związane. Ale też były uwagi związane z innymi kwestiami, z innymi propozycjami. Pytanie, co się dzieje z tą ustawą? Które uwagi zostały uwzględnione? Kiedy będziemy mogli zobaczyć nowy projekt ustawy i kiedy on trafi pod obrady Wysokiej Izby? To są te fundamentalne pytania, które w tej chwili jako posłowie, wnioskodawcy stawiamy – nie tylko z Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, ale także wszyscy ci, którzy interesują się rozwojem transportu publicznego, transportu autobusowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, bardzo proszę... Pan minister Stanisław Bukowiec – panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym podkreślić, że oczywiście pierwszy człon tematu, który nas tutaj dzisiaj przywiódł, jest nieaktualny – to, co powiedziała pani przewodnicząca Sibińska, rzeczywiście się zdarzyło. Wczoraj Komisja Finansów Publicznych podjęła decyzję o przesunięciu środków, o które wnioskowaliśmy. 257 mln zł, których brakowało w funduszu, zostało zabezpieczonych. Wszystkie wnioski, które zostały złożone przez samorządy, przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, zostaną zabezpieczone. Wszyscy ci, którzy poprawnie złożyli te wnioski w naborze przeprowadzonym przez wojewodów, otrzymają dofinansowanie.

Proszę państwa, fundusz rzeczywiście z roku na rok nam się zwiększa. Jeszcze w 2023 roku było to 800 mln, później był miliard. W tej chwili po tych zmianach to jest 1235 mln. I rzeczywiście to, co wybrzmiało też w słowach pana posła Webera i w wielu innych rozmowach, które prowadziliśmy już jakiś czas temu – konieczna jest poprawa, konieczna jest zmiana tego systemu. Dlatego półtora roku temu powstał przy ministrze infrastruktury zespół ekspercki, który

opracował szkielet zmian, projekt zmian w nowym brzmieniu, nową ustawę o przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu. Do tego zespołu zostali zaproszeni eksperci, samorządowcy, przedstawiciele wszystkich organizacji samorządowych, również przedstawiciele środowiska zajmującego się wykluczeniem komunikacyjnym, przewoźnicy. W ten sposób powstał projekt, w oparciu o który przygotowaliśmy projekt zmian w obecnie obowiązujących ustawach, aby fundusz, który w tej chwili ma nazwę „Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych”, stał się „Funduszem Przeciwdziałania Wykluczeniu Komunikacyjnemu”.

Ale jeszcze wracając do bieżącej informacji, rzeczywiście widzimy ten wzrost, choćby rok do roku. To jest wzrost o 20%. Tyle więcej wniosków zostało złożonych, szczególnie przez samorządy gminne. I my, reagując bardzo szybko – wbrew temu, co mówi pan poseł Weber – postaraliśmy się po pierwsze zabezpieczyć środki, zarówno uwzględniając środki w ramach rezerwy, zaoszczędzone z poprzedniego roku budżetowego, jak również tutaj przesunęliśmy inne niezagospodarowane środki, tak aby tę kwotę blisko 260 mln zł zabezpieczyć. Stało się to niezwłocznie po rozpoczęciu roku budżetowego – bo 5 stycznia bieżącego roku skierowałem do ministra finansów i gospodarki wniosek o wydanie zgody na dokonanie zmiany planu finansowego FRPA na rok 2026. Taka zgoda została 14 stycznia przez ministra finansów i gospodarki wyrażona i wczoraj, czyli 21 stycznia, odbyło się posiedzenie sejmowej Komisji Finansów Publicznych, która pozytywnie zaopiniowała wniosek o zmianę planu.

Posel Magdalena Kołodziejczak (KO):

Ile będzie, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

W tej chwili będzie 1,235 mld zł na ten cel. I przypominam, że porównania są takie – na początku było to 300 mln, później było 800 mln, później był 1 mld. Teraz mamy 1,235 mld. Jeszcze raz powtórzę – wszystkie wnioski, które zostały złożone do wojewodów, otrzymają dofinansowanie.

Natomiast z tego, o czym mówił pan poseł Weber, wybrzmiało również to, że trzeba ten system zrobić na nowo tak naprawdę. I z tych wniosków, które płynęły również z zespołu eksperckiego, który pracował przez kilka miesięcy, wynika jedno – że potrzebna jest lepsza koordynacja regionalna przejazdów autobusowych, ale również przejazdów kolejowych, aby skutecznie walczyć z wykluczeniem komunikacyjnym. Stąd propozycja, aby to na szczęblu właśnie marszałków stworzyć to miejsce, z którego można by było po pierwsze w oparciu o schemat planu transportowego w ramach województwa – który będzie dokumentem głównym, do którego wnioski będą składać samorządy niższego szczebla – opracować ten schemat połączeń komunikacyjnych, tak aby w oparciu o ten schemat później marszałek mógł podpisywać umowy i koordynować te linie, które będą. W części pewnie one pozostaną, bo są umowy wieloletnie, więc te umowy wieloletnie będą trwać i w oparciu o te umowy wieloletnie te kursy również będą kontynuowane. Ale w oparciu o właśnie ten schemat planu transportowego w danym województwie będzie można takie plany szczegółowe proponować.

W tym projekcie – myślę, że będzie oczywiście okazja do tego, ten projekt jest po konsultacjach – 46 podmiotów i 4 resorty złożyły uwagi. Bardzo szerokie konsultacje. Mówienie o tym, że jakaś tu jest miażdżąca krytyka, jest fejkami, panie pośle. Spotkałem się na konwencji marszałków ze wszystkimi marszałkami – wszyscy przyjmują z zainteresowaniem i pozytywnie te nowe propozycje. Oczywiście każdy podmiot może zgłaszać uwagi – po to, żeby ten projekt, nad którym pracujemy, był jak najlepszy.

Co proponujemy w tym projekcie? Między innymi proponujemy to, aby w oparciu o te plany transportowe również marszałkowie mogli przygotować kompatybilne i kompleksowe rozkłady jazdy – bo to jest w tej chwili problem największy. W tej chwili liczba tych umów, które podpisujemy, liczba podmiotów, które są w systemie, jest rozproszona. To jest około tysiąca podmiotów, około 8 tys. linii, które są podpisywane. Trudno sobie wyobrazić, aby skoordynować w tej chwili centralnie te linie i stworzyć jakiś jeden kompatybilny rozkład jazdy. Zatem chcemy proponować, aby to na szczęblu regionów, województw, powstały rozkłady jazdy, również uwzględniające transport kolejowy. Mamy część województw, gdzie funkcjonują z powodzeniem spółki kolejowe – albo w oparciu o własne podmioty, albo w oparciu o Polregio – i to jest też możliwość, to jest szansa, żeby marszałkowie mogli takie plany i takie rozkłady jazdy przygotować. Proponujemy w tym systemie również takie rozwiązanie, które odpowiada na współczesne wyzwania, też demograficzne – a więc transport na życzenie. Tam, gdzie nie ma racjonalności w tym, żeby w pewne miejsca dojeżdżał autobus, będzie możliwość, żeby wójt organizował transport

na życzenie kilka razy w tygodniu, na przykład w oparciu o pojazd, który będzie spełniał też pewne kryteria.

Proponujemy, aby w autobusach i w busach był GPS, aby były geolokalizatory, tak żeby była możliwość weryfikacji tych kursów. Proponujemy też standardy pojazdów, aby to były pojazdy nie starsze niż dwudziestoletnie w tym pierwszym okresie. Później oczywiście będziemy chcieli też proponować, aby te pojazdy były coraz to nowsze. Wiele rozwiązań, które tak naprawdę odpowiada na zapotrzebowanie również samorządów – bo często mieliśmy takie sygnały, że nawet jeżeli pewni samorządowcy chcieli organizować linie, nie było na przykład zgody na korzystanie z przystanków, na przejazd przez teren innej gminy. Również takie rozwiązania związane ze zgodami, z przejazdami bierzemy pod uwagę. Będziemy również proponować pewne rozwiązania, które też są zgłaszane przez organizatorów w miastach, gdzie funkcjonuje komunikacja miejska. W tej chwili nie ma możliwości dopłat dla podmiotów komunikacji miejskiej, więc jest propozycja, żeby te linie miejskie, które wychodzą poza aglomerację miejskie na tereny wiejskie, mogły starać się o takie dofinansowanie. Myślę, że jest to oczywiście rewolucyjna zmiana, ale zmiana, która po pierwsze jest szeroko konsultowana – na tym nam zależy – po drugie ona też w jakiś sposób poprawi funkcjonowanie dla zwykłego mieszkańca, dla obywatela, który będzie chciał dojechać z punktu A do punktu B. Przy okazji na przykład przesiadki również będzie taka sytuacja, żeby ta koordynacja z poziomu marszałka miała miejsce.

Myślę, panie przewodniczący, że jeżeli będzie już ten projekt... A chcemy w lutym, ze względu na tę ilość konsultacji i ilość uwag... Oczywiście w części one zostały uwzględnione. Chcemy w lutym go skierować ponownie do ustaleń międzyresortowych i konsultacji publicznych. W przeciągu najbliższych tygodni po tym punkcie będziemy chcieli go już przedstawić państwu, tak aby te przepisy – jeśli oczywiście Sejm, Senat i pan prezydent przychyliły się do tych propozycji – weszły w życie od 1 stycznia 2027 r. Chcemy poprawić ten system, chcemy stworzyć jeszcze lepsze warunki dla wszystkich mieszkańców. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję panu ministrowi.

Otwieram listę osób chętnych do zabrania głosu. Bardzo proszę o zgłaszanie się. Jako pierwszy zgłosił się... Właśnie mam dylemat... Ale wydaje mi się, że...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Może pani poseł pierwsza...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pani poseł, tak. Tak mi się wydaje, że...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Pani poseł niech będzie pierwsza.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pani poseł Matysiak, proszę bardzo.

Bardzo proszę, żeby państwo potrzymali chwilę ręce w górze, ja sobie zapiszę... OK, widzę. Pani poseł Matysiak, pan poseł Krystian, pan poseł Kandyba... Pani posłanka Kołodziejczak... Pan prezes Furgalski.

Specjalista do spraw legislacyjnych Związku Miast Polskich Adam Ostrowski:

Adam Ostrowski, Związek Miast Polskich.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

OK.

Posel Rafał Weber (PiS):

Można jeszcze informację o harmonogramie przekazania środków?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, oczywiście. W przyszłym tygodniu chcemy te środki przekazać do wojewodów, tak aby jak najszybciej podpisać te umowy, na które czekają.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobrze. Szanowni państwo, mam zapisaną następującą grupę państwa posłów – pani poseł Matysiak, pan poseł Krystian, pan poseł Kandyba, pani posłanka Kołodziejczak, pan przewodniczący

Stanisław Lameczyk. Czy ktoś z państwa posłów jeszcze chce się zgłosić? Nie widzę więcej zgłoszeń, zamykam listę państwa posłów. Oczywiście ja też się zgłaszam.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Momencik... Czyli tak, szóstka państwa posłów oraz pani Budych, pan Furgalski, pan ze Związku Miast Polskich, pan mecenas Kubalski... Pan prezes Szczerbaciuk też, tak? Dobrze. Pan prezes Szczerbaciuk...

Szanowni państwo, zamykam listę. Po zakończeniu wypowiedzi ostatniej osoby z tej listy oddam głos panu ministrowi.

Bardzo proszę, pani posłanka Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Dziękuję za tę informację, panie ministrze. Ja mam kilka szczegółowych pytań. Mówił pan o tym, że ten projekt, który jest w konsultacjach na stronie legislacja.rcl.gov.pl pod numerem UD232, został wypracowany przez zespół, który powołany został w ministerstwie. Czy może pan minister przedstawić trochę więcej szczegółów na temat pracy tego zespołu? Kto brał udział w pracach tego zespołu? Ile było spotkań? Czy faktycznie ten zespół przygotował ustawę, która była konsultowana? Tu by się przydało trochę więcej ze strony pana ministra.

Kolejne pytanie. Ono też już padało. Dlaczego ciągle nie ma raportu z konsultacji? Konsultacje zostały zakończone w czerwcu. Mamy połowę stycznia 2026 r. Raportu z konsultacji ciągle nie ma. I państwo opowiadacie na różnych spotkaniach, że za chwilę ten raport będzie. Ostatnio taką deklarację słyszałam pod koniec listopada na forum samorządowym w Zakopanem, gdzie mówił tak pracownik Ministerstwa Infrastruktury – że jeszcze w grudniu na pewno państwo zapoznacie się z zebranymi opiniami, które były zgłoszone w procesie konsultacyjnym. Pan minister faktycznie mówił, że kilkadziesiąt podmiotów zgłosiło swoje uwagi. Dlaczego ten proces zebrania tych uwag zajmuje tyle czasu? Teraz słyszymy o tym, że ustawa ma być zupełnie zmieniona, znówu będą kolejne uzgodnienia. Czemu ten proces wygląda w taki bardzo nieprzejrzysty sposób?

Kolejne pytanie. Był podejmowany projekt. On się już zakończył w ubiegłym roku. Projekt analityczny dotyczący wykluczenia komunikacyjnego, analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski, wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego. Robiło to konsorcjum uczelni – Politechnika Poznańska, Gdańska, Śląska i Warszawska. Wartość projektu to ponad 4 mln zł. Okres realizacji – od 2021 do 2025 r. Finansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Projekt, o którym było bardzo głośno, wzbudzał bardzo duże zainteresowanie. Projekt już się zakończył. Uczestnicy, między innymi forum ekonomicznego mogli zapoznać się z krótką prezentacją na temat wyników pracy i analiz, natomiast nie ma dostępnego tego raportu dla opinii publicznej. Mam nadzieję, że pan minister, podobnie jak ja, uważa, że jeżeli finansujemy to ze środków publicznych, to efekty takich prac powinny być dostępne też publicznie, zarówno dla parlamentarzystów, jak i dla ośrodków badawczych, dla tych organizacji pozarządowych, które tym tematem się zajmują. Nie wiemy, co jest z tą analizą. Dlaczego ta analiza nie jest opublikowana? Wiem, że też posłowie o to dopytywali w interpelacjach i jakby cisza... Konkretne pytanie – kiedy ten raport zostanie upubliczniony wraz z rekomendacjami? Bo umówmy się, nie każdy w Karpaczu był i nie każdy mógł się zapoznać ze skróconą prezentacją tego raportu w sali, która mieściła może 40 osób. Tutaj konkretne pytanie o to, kiedy to będzie?

I oczywiście jeszcze raz dopytam – bo wczoraj pan minister na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych nie odpowiedział na moje pytanie – czy faktycznie pan minister 18 listopada na spotkaniu online z wojewodami zarekomendował, żeby wojewodowie ogłosili nabór na konkurs na dotacje z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych na 3 lata, mimo że ustawa mówi jasno, że można takie umowy zawierać na lat 10? To organizator, podmiot, który składa wniosek, powinien zadecydować, jaka powinna być długość umowy w danym miejscu na danej trasie. Pan minister nie odpowiedział konkretnie, choć wydaje mi się, że pytanie jest bardzo proste. „Tak, dałem taką rekomendację” albo „Nie, nie dałem takiej rekomendacji”. Ja naprawdę bardzo proszę o konkretną odpowiedź. Spotkanie miało miejsce 18 listopada. Zresztą w tym temacie jest skierowana też jasna interpelacja i mam nadzieję, też otrzymam nagranie tego spotkania. Ma to o tyle znaczenie, panie ministrze, że ta sprawa nabiera dodatkowych

walorów i jest ciekawsza, ponieważ w ubiegłym roku to właśnie przewodniczący tej Komisji złożył taką poprawkę, żeby ustawowo skrócić umowy do trzech lat. Ta poprawka nie weszła w życie. Weto prezydenta zablokowało taką możliwość popsucia ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

I przypomnę wszystkim – ci posłowie, którzy pracowali w Sejmie w poprzedniej kadencji, którzy należą do Komisji Infrastruktury, głosowali za wprowadzeniem takich zmian, także pan przewodniczący. Mało tego, pan minister Bukowiec, kiedy był posłem, też głosował za taką zmianą, żeby umowy mogły być zawierane na lat 10, a dzisiaj pan mówi, że to jest w ogóle zły pomysł. Oczywiście sektor, branża, posłowie też jasno mówią – tak, dajmy możliwość samorządom modyfikacji tych umów. Z różnych powodów. Znamy te argumenty. Wystarczy zmiana organizacji ruchu, przebudowa drogi. Nie ma obecnie takiej możliwości, żeby aneksować umowę i zmienić nawet na jakiś określony czas trasę przejazdu na konkretnej linii autobusowej. To jest potrzebne. Natomiast nikt, także na spotkaniu branży w Kancelarii Prezydenta jesienią ubiegłego roku, nie powiedział, że skrócenie umów do trzech lat to jest dobry pomysł. Wszyscy byli przeciwni. I mało tego – panie ministrze, nawet pan sam teraz mówi o tym, że trzeba myśleć o tym, żeby te umowy wydłużyć do lat pięciu. Czyli najpierw przyszlście z propozycją trzech lat, ona nie przeszła, została skrytykowana przez sektor i teraz przychodzicie z nowym pomysłem wprowadzenia umów pięcioletnich. Jak do tego podchodzi po pierwsze sektor, związki powiatowo gminne, organizatorzy przewozów? Nie rozumiem tego uporu, zwłaszcza w kontekście tego, że była ponadpartyjna zgoda co do tego, że te umowy trzeba wydłużyć. Przypomnę, że do 2023 r. umowy z zawierane w ramach FRPA były jednoroczne – i to był za krótki czas. Poprzedni rząd zgodził się z tymi sugestiami, które podnosiła branża, o których mówili parlamentarzyści pracujący w Komisji Infrastruktury. I wydaje mi się, że tutaj powinniśmy mieć co do tego zgodę. Elastyczność umów – tak, to należy na pewno poprawić. Na to jest też otwartość posłów, którzy pracują w tej Komisji Infrastruktury. Ale na Boga, dlaczego chcecie skracać długość tych umów? Bardzo proszę też o odpowiedź.

I pytanie – kiedy ten projekt, o którym pan minister mówi, trafi do Sejmu? Słyszeliśmy dzisiaj, że w lutym dopiero będą konsultacje, ustalenia międzyresortowe i chwilę później pan powiedział, że w ciągu kilku tygodni ten projekt trafi do Sejmu. To będzie chyba może nawet kilkanaście tygodni. Czy na pewno w lutym ten projekt pojawi się w Sejmie? Kiedy możemy liczyć na faktycznie realne prace nad tymi rozwiązaniami? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pani posłanko, wymieniła pani moje nazwisko – to ja tylko przypomnę, że w trakcie głosowania pani też poparła ten projekt ustawy, w której była ta zmiana, a pan minister Bukowiec wielokrotnie wyjaśniał, skąd to się wzięło. Więc można oczywiście...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Wczoraj wyjaśniałem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Wczoraj też pan minister wyjaśniał. Oczywiście ja muszę powiedzieć, że możemy rozmawiać o sprawach i możemy mieć różne zdanie – w naszym państwie, w parlamencie podejmujemy decyzje zmieniające przepisy dlatego, że zmienia się rzeczywistość – natomiast chcę powiedzieć, że takie personalne ataki są mało konstruktywne. W związku z tym bardzo bym prosił, żeby pani powstrzymywała te personalne ataki...

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Czy ja mogę jeszcze zdanie sprostowania?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę. Tak.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Panie przewodniczący, po pierwsze, w mojej wypowiedzi nie było ataku wymierzonego w kogośkolwiek, tylko był opis sytuacji. Jeżeli chcemy jeszcze ją doprecyzować, to warto jeszcze podać, że pan minister nie mógł wyjaśnić tej zmiany, ponieważ była to poprawka poselska – więc nie mieszajmy porządków władzy ustawodawczej i władzy wykonawczej. No, chyba że pan poseł dostał tę poprawkę... No nie wiem skąd... Może nam pan poseł powie? Czy pan poseł ją wymyślił? Czy pan poseł może uzasadnić skrócenie umów do lat trzech? Trudno powiedzieć.

I tak, prawda głosowałam za tą ustawą i wielokrotnie, drodzy państwo, też to tłumaczyłam – ponieważ przeoczyłam tę zmianę, która była wprowadzona w tej ustawie. I nie mam problemu z tym, żeby przyznać się do tego przeoczenia. Rozmawiałam z senatorami Platformy Obywatelskiej pracującymi w Komisji Infrastruktury w Senacie i drodzy państwo, doskonale wiecie, że Senat nie zajął się tym problemem w tej ustawie – Prawo o ruchu drogowym, która dotyczyła przepisów związanych z autonomicznymi pojazdami. Nie zajął się, mimo że senatorowie dostrzegali dziwność sytuacji, w której do projektu rządowego jest dorzucona zmiana w ustawie o FRPA. I dlatego apelowałam ze stroną społeczną o weto prezydenta. Dlatego odbyło się w Kancelarii Prezydenta spotkanie ze wszystkimi przedstawicielami związków powiatowo-gminnych, które zajmują się transportem. I wszyscy na spotkaniu w Kancelarii Prezydenta łapali się za głowę, skąd ta zmiana. I drodzy państwo, dlatego dopytuję o te rekomendacje pana ministra, ponieważ skoro nie wyszło państwu na poziomie ustawowym, to wymogliście na wojewodach wprowadzenie konkursów na 3 lata. Uważam, że to jest skandal. To jest duży skandal, bo pan minister sam nie jest w stanie nam zagwarantować, że nie byłoby organizatorów...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pani poseł...

Posel Paulina Matysiak (niez.):

...którzy złożąliby wnioski na dłużej niż 3 lata.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Proszę powściągnąć emocje. Chcę pani powiedzieć, że w trakcie posiedzenia...

Zaraz oddam głos, pani przewodnicząca poprosiła w kwestii formalnej.

Ale zanim, to ja przypomnę, że wyjaśniałem pani. Wyszła pani przed zakończeniem obrad wtedy, kiedy była mowa o tej sprawie. Przypomnę, że wyjaśniłem – co wynika ze stenogramu posiedzenia i mówię to pani po raz kolejny... Natomiast minister Stanisław Bukowiec tę sprawę wielokrotnie wyjaśnia na przestrzeni ostatnich miesięcy, zatem proszę nie wprowadzać pozostałych państwa w błąd.

Bardzo proszę, pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, ja rozumiem frustrację pani poseł, która ma jakiś temat przewodni, którym epatuje już w różnych konfiguracjach, na różnych wystąpieniach i wraca do tematu. My dzisiaj mamy konkretny temat – jest on rozstrzygnięty, rozwiązany. Wraca pani poseł – przepraszam bardzo – do jakichś spraw, posądza pani, wręcz pomawia pani, przewodniczącego o jakieś nieczne działania, nieczne próby. Naprawdę to są jakieś już w ogóle... Jak jest potrzeba wyjaśnienia tych spraw, to sobie proszę umówić się z panem przewodniczącym. Naprawdę, myślę, że nie ma nikt ochoty słuchać już tych wywodów – bo one są po prostu już nic nie wnoszące do sprawy. Problem finansowania jest rozwiązany...

Posel Rafał Weber (PiS):

Będziecie słuchać.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Problem jest rozwiązany, pieniądze są zapewnione, umowy podpisywane będą. Ja rozumiem, że... Wiecie, dla bezpieczeństwa samorządów i też chyba przedsiębiorców według mnie podpisanie umów, które... Ja nie wiem, co się będzie działo za 10 lat, jakie będą stawki, jakie będą możliwości i tak dalej. My w tej chwili mamy dosyć bezpieczny okres, jeśli chodzi o możliwości zawierania umów. Program jest i będzie realizowany i o tym rozmawiamy, a nie o jakichś wydumanych problemach i tworzeniu jakichś teorii spiskowych. Naprawdę my w Komisji Infrastruktury nigdy się takimi rzeczami nie zajmowaliśmy i proponuję, żebyśmy się zajmowali konkretnymi, a nie teoriami spiskowymi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Daty, fakty, informacje – to są rzeczywiste rzeczy, a nie wydumane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Puda, no naprawdę... Panie pośle Puda, zachęcam pana posła z całą otwartością...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

My chętnie wyjaśnimy pani poseł i innym, mimo że państwo słuchać tego nie chcecie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Chcę panu powiedzieć... Chcę pana bardzo prosić... Bardzo... Naprawdę z sercem na dłoni.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

To są ciekawe rzeczy. A z perspektywy mieszkańców Polski bardzo wyjątkowa sytuacja, w której pan przewodniczący zgłosił poprawkę... A my nie wiemy...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Apeluję do pana posła, żeby pan poseł troszeczkę ostudził emocje.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Takie zwyczaje od przewodniczącego klubu, że się wcinacie komuś w głos bez prawa głosu.

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Zwyczaje są takie, że posłom się głosu udziela, pani poseł.

Posel Krystyna Sibińska (KO):

Trochę kultury.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Grzegorzu Puda, naprawdę apeluję z całą serdecznością do pana posła...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący, również z całą serdecznością...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

...żeby pan poseł uprzejmie nie zakłócał przebiegu obrad, troszeczkę ostudził emocje. Naprawdę, nie potrzebujemy tutaj takiej politycznej awantury. Potrzebujemy merytorycznej pracy. Zachęcam pana posła, żeby pan poseł uprzejmie włączył się w tę pracę, którą tu wykonujemy, a te wszystkie polityczne rzeczy zostawił za drzwiami. Naprawdę, to jest uprzejma prośba – pan poseł oczywiście sam podejmie decyzję, dobrze? Dziękuję, panie pośle. Bardzo dziękuję, panie pośle...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Natomiast pytania pani posłanki na temat faktów na pewno nie są rzeczą polityczną.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle Puda, widzę w pańskich oczach chęć jednak...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Działania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Działania – więc bardzo proszę, żeby pan poseł...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący i chętnie wysłucham pani poseł po raz drugi... Trzeci...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Proszę powściągnąć emocje. Dziękuję bardzo.

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Krystian. Bardzo proszę, panie pośle. W duchu współpracy i konstruktywnie rozmowy. Bardzo proszę, panie pośle.

Panie pośle... Panie pośle Grzegorzu Puda. Bardzo proszę... Panie pośle, ale proszę... Przepraszam, panie pośle, proszę też nie machać ręką...

Posel Grzegorz Puda (PiS):

Nie wiemy, bo nie chcecie nam udostępnić protokołu z tego spotkania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam. Panie pośle, jesteśmy z tego samego okręgu. Przecież tam nie ma tradycji awantury, tylko jest tradycja współpracy.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

I to pan mówi. Jest mi bardzo miło.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dlatego zachęcam pana posła do współpracy, do tego, żeby włączyć się w taki merytoryczny tryb działania Komisji, a nie pokrzykiwać, nie...

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Z otwartym sercem...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Otwarte serce? Dziękuję bardzo. Serdecznie...

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dla pana również... Ale prawdą jest, że skróciliście okres... I nie chcecie odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, ale no naprawdę... Panie pośle, serdeczności przesyłam... Pan poseł Krystian, bardzo proszę.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, panie ministrze, przecież ta rozmowa jest rozmową o faktach, jest rozmową, o tej rzeczywistości, która obecnie funkcjonuje w funduszu i o tym, z czym samorządy muszą się borykać. Ja tu nie widzę żadnych aspektów personalnych ani też złośliwości. Tu wypowiedź pani poseł przede mną była bardzo konkretna i ona podejmuje bardzo wiele istotnych spraw. Bardzo wiele konkretów i problemów, z którymi zmagają się samorządy, które organizują przewozy autobusowe na swoim terenie, ale również przewoźnicy. W związku z tym naprawdę tego typu personalne wycieczki do pani poseł o tym, że chce dyskutować, że chce uzyskać informacje o tym niezwykle ważnym projekcie, są w mojej ocenie nie na miejscu.

Ale z mojej strony chciałem zapytać o dwie, zasadniczo trzy kwestie.

Panie ministrze, bardzo zaniepokoiły mnie pana słowa. Ten cytat mam nadzieję, że będzie dosłowny. Pan powiedział w swoim wystąpieniu – cytuję: „Ten system, trzeba stworzyć na nowo”. Panie ministrze, bardzo mnie to niepokoi, ponieważ nauczony moim – skromnym, bo skromnym – dwuletnim doświadczeniem poselskim... To doświadczenie mówi tak – jak przedstawiciel obecnej władzy mówi, że będziecie tworzyć system na nowo albo coś będziecie usprawniać, ulepszać, to efekt tego jest zawsze zły, bardzo zły albo katastrofalny. Dlaczego pan i pana ministerstwo chcecie tworzyć na nowo system, który cieszy się tak wielką popularnością? Przecież gdyby ten system był zły lub wymagał daleko idącej ingerencji czy napisania go na nowo, jak pan powiedział, to przecież samorządy nie składałyby do niego aż tylu wniosków, to zapewne nie zabrakłoby wam pieniędzy, aby wesprzeć samorządy w dofinansowaniu tych wniosków. A tu mamy system bardzo popularny, bardzo konkretny i bardzo ważny, który cieszy się z roku na rok coraz większą popularnością. Wie pan, to tak jak towar w sklepie. Towar, usługa... Przecież gdyby towar był zły, toby nie znalazł swojego klienta. A tu mamy usługę, mamy pomoc, która ma zainteresowanie większe, niż wy na to przeznaczycie środki. Co państwo chcecie ulepszać? Co państwo chcecie tworzyć na nowo? To znaczy, że państwo chcecie to zepsuć. Państwo zorientowaliście się w tym roku, że zabrakło wam pieniędzy, że nie możecie pokryć zapotrzebowania samorządów – w związku z tym musieliście bardzo szybko wdrożyć rozwiązanie awaryjne. Zaraz dopytam o te kwestie, że środki kolejne popłyną. W tym naborze państwo przeznaczycie za mało na to środków, w związku z tym wiecie, że to zainteresowanie w kolejnych latach będzie rosło. W związku z tym mówi pan o tym, że trzeba stworzyć system na nowo – czyli w domyśle stworzymy takie ramy, żeby na przykład uniemożliwić określonym rodzajom samorządów składanie wniosków lub zmniejszyć pulę pieniędzy przeznaczanych, lub stopień dofinansowania.

No ja jestem przekonany, że tak to się skończy... Moje pytanie w kontekście tej części mojej wypowiedzi jest proste – co pan chce tworzyć na nowo, skoro system jest tak popularny? Wy po prostu dajcie więcej pieniędzy i sprawa będzie konkretna. Samorządy otrzymają

dofinansowanie. Dajcie ten okres, o którym mówiła pani poseł, większy, a nie skracajcie go – i temat będzie zamknięty. A wy chcecie po prostu zniszczyć dobry program.

Program – przypomnę – po raz pierwszy wprowadzony przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, pana ministra Andrzeja Adamczyka, który odpowiadał na kompletną i absolutną degrengoladę na rynku przewozów autobusowych, która stała się rzeczywistością Polski powiatowo-gminnej w latach dziewięćdziesiątych i dwutysięcznych – kiedy masowo upadały PKS-y, gdzie ta liberalna doktryna Leszka Balcerowicza i ta niewidzialna ręka rynku nie tylko nic nie uregulowała w tym aspekcie, na tym segmencie przewozów osobowych, ale też doprowadziła do całkowitej destrukcji i wykluczenia milionów Polaków z możliwości korzystania z komunikacji publicznej. I właśnie rządowy Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych był pierwszą od wielu lat odpowiedzią polskiego rządu, polskich władz na tę potrzebę wspólnot lokalnych, zwłaszcza powiatowo-gminnych, które przez lata były wykluczone z możliwości realizacji, funkcjonowania i korzystania z transportu publicznego, z transportu autobusowego. Być może ta liberalna doktryna Leszka Balcerowicza powraca. Być może po kilku latach, kiedy ten fundusz się rozwija, kiedy ten program się rozwija, państwo chcecie powrócić do tego systemu, gdzie każdy jeździ, jak chce i kiedy chce – najczęściej wtedy, kiedy mu się to opłaca. A kiedy mu się to nie opłaca, to nie jeździ.

Druga kwestia...

To nie są moje przemyślenia, to jest rzeczywistość. Pani nie ma pojęcia o organizacji transportu publicznego, który ja organizowałem w swojej gminie, kiedy pani koledzy likwidowali nam linie kolejowe...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle...

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

...kiedy pani koledzy likwidowali linie autobusowe.

Poseł Magdalena Kołodziejczak (KO):

Panie pośle...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, do rzeczy. Panie pośle, proszę mówić do rzeczy, a nie atakować i odzywać się w taki niekulturalny sposób.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Jaki niekulturalny sposób?!

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Po prostu.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

O czym pani mówi?!

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Mówi pan o swoich sprawach. Mówi pan o funduszu. Proszę się nie odnosić do koleżanki posłanki, która ma doświadczenie samorządowe.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

To nie jest moja koleżanka.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle...

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

To nie jest moja koleżanka.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, ja wzywam, żeby pan mówił do rzeczy. Do rzeczy, panie pośle, zgodnie z regulaminem. Bardzo proszę do rzeczy.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Szanowna pani przewodnicząca, ja cały czas mówię do rzeczy. Ja ani jednym słowem nie obraziłem nikogo – żadnej z pań poseł, ani panów posłów w tej Komisji – mówię o rzeczywistości...

Posel Krzysztof Habura (KO):

Przed chwilą pan powiedział, że nie ma pojęcia...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

...ponieważ jako wójt z trzynastoletnim stażem doskonale wiem, na czym polega organizacja przewozów autobusowych, przewozów transportu publicznego.

Szanowny panie, ja powiedziałem w sposób...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle... Panie pośle...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Ale proszę mi nie przerywać!

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Ale my nie mamy posiedzenia na temat pańskiego życiorysu i pańskich osiągnięć.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Ale że inny poseł przerywa wypowiedzi, to pani to nie przeszkadza?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Proszę mówić do rzeczy.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Pani to nie przeszkadza?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Proszę mówić do rzeczy.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Proszę przywołać do porządku swojego kolegę klubowego, który mi przeszkadza!

Posel Krzysztof Habura (KO):

To niech pan nie obraża ludzi.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, proszę mówić do rzeczy.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Który mi przeszkadza!

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Nie chce pan mówić do rzeczy...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Chcę.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Ale pan zaczepia wszystkich.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Proszę bardzo, następna osoba.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Nikogo nie zaczepiam. Nie zakończyłem swojej wypowiedzi i nie pozwolę sobie odebrać głosu.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Wie pan...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Szanowni państwo...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Tak?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Wzywałam pana, żeby odzywał się pan i mówił do rzeczy.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Mówię.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Nie. Nie mówił pan do rzeczy. Jeśli pan będzie mówił do rzeczy, proszę kontynuować swoją wypowiedź. Jeśli nie, to odbiorę panu głos.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Niech pani nie ocenia. Pani jest od prowadzenia obrad, a nie od oceniania wypowiedzi.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, naprawdę zalecam spokój. Zalecam spokój. Proszę mówić do rzeczy. Jeśli będzie pan mówił nie do rzeczy, będę odbierała głos. Wszystkiego dobrego i proszę mówić do rzeczy.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Ja pani również życzę wszystkiego dobrego – bardzo się to mocno pani przyda.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Chociaż w tym się zgadzamy.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Jeśli chodzi o kwestię związaną z moją wypowiedzią i prowadzeniem tej Komisji, to przypomnę, że rolą przewodniczącego i wiceprzewodniczącego komisji jest prowadzenie obrad, a nie ocenianie wypowiedzi posła.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Panie ministrze...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Widzę, że pan nie ma ochoty kontynuować merytorycznej dyskusji.

Kolejny pan poseł Kandyba, bardzo proszę.

Pan poseł Kandyba, bardzo proszę.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Na pewno to tak nie będzie wyglądało... Chcę dokończyć wypowiedź.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle, miał pan szansę dokończyć swoją wypowiedź. Miał pan szansę.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Nie będzie pani mi przerywała. Pani mi przerywa, przerywają mi pani koledzy klubowi...

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pan poseł Kandyba, bardzo proszę.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

...a pani mówi, że nie mówię do rzeczy.

Nie pozwolę sobie odebrać głosu.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pan poseł Kandyba, bardzo proszę.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Oczywiście, że nie będzie pani mi przerywać i uniemożliwiać zabranie głosu.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie pośle...

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Nie. Najzwyczajniej w świecie nie. Nie pozwolę na to.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pan poseł Kandyba, bardzo proszę.

Poseł Piotr Kandyba (KO):

Dziękuję bardzo...

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Nie pozwolę sobie odebrać głosu. Niech pani sobie wybije z głowy to, że nie dokończę wypowiedzi. Mam jeszcze dwa pytania do pana ministra.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

To proszę zadać te pytania, a nie uprawiać ekwilibrystykę słowną, dobrze? Bardzo proszę.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Nie mam takich zdolności, pani przewodnicząca, żeby ekwilibrystykę stosować.

Panie ministrze, powiedział pan również... Wróćmy, bo mogliśmy się pogubić. Pan minister i ja pewnie też muszę zebrać w myśli z uwagi na to, że ta moja wypowiedź była wielokrotnie przerywana... Powiedział pan, że ten system trzeba stworzyć na nowo. Chciałbym bardzo usłyszeć odpowiedzi na pytanie – jak? Jak państwo chcecie to ułożyć na nowo i dlaczego państwo chcecie to układać na nowo, skoro obecna edycja funduszu cieszy się tak ogromnym zainteresowaniem?

Druga kwestia, którą chcę poruszyć, to również odniesienie do pana wypowiedzi, w której powiedział pan – to akurat było dobre, choć spóźnione – że samorządy otrzymają dodatkowe pieniądze. Odpowiedział pan, że w przyszłym tygodniu, na pytanie pana ministra Webera. Ja chciałem zapytać o terminy. Czy wojewodowie zostaną zobowiązani do tego, w jakim terminie mają te środki przeznaczyć na te projekty, które nie uzyskały dofinansowania? No bo już mamy 22 stycznia. Przyszły tydzień to jest koniec stycznia, więc ta rzeczywistość z dodatkowymi środkami to może być luty, marzec... W związku z tym, czy wojewodowie przez państwa zostaną zobowiązani w terminie zawitym do wydatkowania tych środków? Chce o to zapytać.

Choć pewnie pan będzie odpowiadał na to pytanie – o tym systemie na nowo – to chciałem tutaj poruszyć jedną kwestię. Bo rozumiem, że to będzie część tego nowego systemu. Też pan o tym mówił, o tak zwanych – to proszę traktować w cudzysłowie – przejazdach na życzenie. One są bardzo potrzebne, chcę zaznaczyć na początku mojej wypowiedzi. Ale czy państwo zawarliście jakieś mechanizmy zabezpieczające przed tym, żeby to nie był taki przejazd-wytrych do tego, aby na liniach mniej popularnych, ale na których mieszka odpowiednio populacja, nie były organizowane regularne linie przewozowe? No bo wystarczy powiedzieć, że załatwiliśmy daną wioskę, przysiółek tym przejazdem na życzenie i tam nie musimy organizować regularnej linii przejazdowej. Czy państwo macie tutaj mechanizmy zabezpieczające, aby te mniejsze ludnościowo, ale ważne przysiółki, sołectwa były również zabezpieczone regularnymi przewozami autobusowymi? Tak jak teraz mogą być zabezpieczone przy dobrej woli wójtów, burmistrzów i starostów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Piotr Kandyba. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Kandyba (KO):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, tak mniej więcej z godziny naszego posiedzenia Komisji pewnie z 5 minut było merytoryki. Poza tym po prostu psujemy bardzo dobrą decyzję takimi wypowiedziami, które tworzą niepotrzebne scysje i nienawiść. To jest dla mnie bulwersujące, bo tę godzinę czy 55 minut czasu mogliśmy poświęcić na zdecydowanie normalniejszą rozmowę.

Nie mamy wątpliwości, że potrzeby samorządów rosną, że program działa. Prawdopodobnie... I tu mam pytanie. To się przełoży na wykluczenia komunikacyjne. Czy mamy jakieś wskaźniki, które świadczą o tym?

Moje kolejne pytanie – czy mamy jakieś przewidywania, jak te fundusze będą rosły? Bo chyba nie mamy wątpliwości, że jednak mimo wszystko te dodatkowe ponad 200 mln to jest w jakiś sposób zaskoczenie. I wiem – i tutaj chcę podziękować panu ministrowi Bukowcowi w imieniu samorządów podwarszawskich i mazowieckich – że pan bardzo szybko reagował na to. Od nich przekazuję podziękowania. I mam nadzieję, że będziemy dalej rozwijali fundusz autobusowy, że będzie się on sprawdzał, że będzie zmniejszało się wykluczenie komunikacyjne.

Ja rozumiem – à propos tej nowej organizacji – że to chodzi przede wszystkim o przekazanie odpowiedzialności do marszałków, którzy są bliżej powiatów, którzy są bliżej gmin. I to w zasadzie oni byliby w stanie w jakiś sposób pokierować lepiej tematami. Ale też mam pewną wątpliwość. Czy my będziemy mieli jakąkolwiek szansę ingerowania wtedy, kiedy na przykład marszałek X podejmie taką a nie inną decyzję i skrzywdzi dany powiat? Czy zostawimy sobie jakąś furtkę na to, żeby był gdzieś temat odwołania? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Kołodziejczak. Bardzo proszę.

Posel Magdalena Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, ja przede wszystkim chciałam bardzo podziękować za tę szybką reakcję na dalsze potrzeby samorządów.

Tu chciałam bardzo króciutko, w trzech zdaniach, odpowiedzieć panu posłowi – że jak ja organizowałam przewozy, to pan pewnie jeszcze nie myślał o pracy w samorządzie, szanowny panie.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

W którym roku?

Posel Magdalena Kołodziejczak (KO):

Jest jeszcze jedna rzecz – a mianowicie zawsze taka była zasada, że samorządowcy przede wszystkim... No widzi pan, nawet nie jest pan w stanie wysłuchać tego...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, pani posłanko. Panie pośle...

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Ja słucham.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę.

Posel Magdalena Kołodziejczak (KO):

Zawsze był taki zwyczaj, że samorządowcy nawzajem bardzo się szanowali – widocznie te zwyczaje się zdecydowanie zmieniają, szczególnie w pana wydaniu. No, ale to takie życie...

Proszę państwa, panie ministrze, ja mam takie pytanie – czy będą promowane związki? Dlatego, że widzimy, że wykorzystanie pieniędzy na przewozy musi być jak najbardziej efektywne. Wiemy, że ten program jest bardzo popularny, on się staje coraz bardziej popularny. Pomaga udźwignąć ogromne koszty transportu. My kiedyś na ten temat rozmawialiśmy i byłoby dobrze, gdyby jednak te środki były zdecydowanie lepiej, wspólnie, przez gminy w ramach związków wykorzystywane.

I druga sprawa. Myślę, że istotne jest to, żeby modyfikować już sprawdzone programy, bo bazujemy na pewnych elementach, które można zdecydowanie poprawić. I to jest też niezwykle istotne. Pan powiedział o tym, że będą środki kierowane do województw i myślę, że to jest słuszne, ponieważ marszałkowie zdecydowanie lepiej znają swoje potrzeby. Ale czy też środki będą kierowane, patrząc na per capita, czy będą wcześniej rozmowy prowadzone z marszałkami?

Dziękuję jeszcze raz za te dodatkowe środki. Rozumiem zdenerwowanie tutaj niektórych państwa, ale lepiej mówić, że znowu wam się nie udało, a tym razem się udało – w związku z powyższym trzeba znaleźć inne argumenty. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję pani posłance.

A teraz pan przewodniczący, wielce szanowny Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ja też chciałbym pogratulować panu ministrowi, że odważył się zmienić ten zły system. Bo powiem, że był to zły system. Wielokrotnie rozmawiałem z panem ministrem Weberem, jak byłem w Senacie, właśnie o tej patologii, która właśnie była. A tu widać było, że w wykluczenie komunikacyjne urosło do 15 mln osób. Tu trzeba powiedzieć, że to był zły system.

Poza tym jeśli tylko pan Krystian by wszedł w dane gusowskie, to by też nie mówił... Właśnie to za poprzedników zlikwidowano najwięcej linii autobusowych. Ja mogę przytoczyć. Mam tutaj dane, że właśnie regionalnej komunikacji autobusowej zlikwidowano linii aż o 61% długości... 63%. Ogólnie 40% zmniejszono linię... To ja mogę podać w kilometrach. To jest, panie pośle, na stronie gusowskiej, można to wyszukać. I właśnie ten system to zrobił – za pana, jak pan był ministrem, panie Weber.

Tak że ja gratuluję, panie ministrze, że właśnie pan się odważył to zrobić i nie będzie takiej patologii. A chciałbym powiedzieć tak, że do tej chwili było tak, że koleję rządził marszałek, wojewoda rządził przewozami, a teraz będzie w jednym ręku, bliżej samorządów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Bardzo proszę, teraz głos zabierze pani Iwona Budych.

Prezes Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe Iwona Budych:

Dzień dobry. Dziękuję za głos. Iwona Budych, Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe.

Panie ministrze Stanisławie Bukowcu, powołał mnie pan do swojego zespołu eksperckiego, który, jak pan powiedział, tworzył szkielet zmian. I ja na początku chciałam się do tego odnieść, ponieważ na różnych spotkaniach powtarza pan, że to ten zespół wypracował te zmiany. Chciałabym doprecyzować jedną rzecz – ja tego szkieletu zmian nie widziałam. My o tym mówiliśmy, co branża potrzebuje. Ja byłam obecna na trzech spotkaniach. Z tego, co wiem, były cztery. Proszę mnie poprawić, jeżeli się mylę.

Natomiast my jedynie rekomendowaliśmy coś, czego branża potrzebuje. Ale z tych dwugodzinnych spotkań, które miały miejsce, nie dostaliśmy żadnego raportu podsumowującego, nie dostaliśmy też projektu tej ustawy. Oczywiście, można było wziąć udział w konsultacjach i my taki udział wzięliśmy, przesłaliśmy nasze propozycje i wciąż czekamy na to – tak jak tutaj już zostało wspomniane – ten raport będzie. Chcielibyśmy się z tym zapoznać. Na tych spotkaniach bardzo często padało, że umowy wieloletnie, dziesięcioletnie są bardzo potrzebne. Tylko chodzi o to, żeby te umowy były elastyczne, żeby nie było tak jak teraz, że nie możemy dodać przystanku. Miejscowości w gminach miejsko-wiejskich się rozwijają. Bardzo dużo powstaje nowych osiedli. I to jest główny problem, że tych przystanków do tego rozkładu jazdy nie można dodać. W związku z tym... Jakby szereg zmian było omawianych, ministerstwo się do tego nie odniosło. Bardzo na to czekamy.

Na plus jest to zwiększenie pieniędzy i uruchomienie rezerwy, ale powiedzmy sobie szczerze i wprost – ta rezerwa była uruchamiana praktycznie zawsze. Praktycznie zawsze. Proszę mnie poprawić, jeżeli w którymś roku ta rezerwa nie została w pełni uruchomiona. Cieszę się, że wczoraj padła decyzja, że wszystkie powiaty, związki powiatowo-gminne i gminy zostaną pieniądze, jeżeli rzeczywiście spełnią warunki formalne.

Ale chciałbym się odnieść jeszcze do jednej rzeczy, a właściwie mam kilka pytań.

Czy pan minister zobowiąże się, że nabór w 2027 r. będzie ogłaszany z odpowiednim wyprzedzeniem, a nie tak jak było w naborze na 2025 i na 2026 – końcówka roku i praktycznie 7 lub 14 dni na sporządzenie wniosku?

Druga kwestia. Wróć do tego, co już było poruszane. Skoro ustawa dopuszcza umowy do 10 lat, to dlaczego ten nabór i przekaz do JST w praktyce ograniczał się do maksymalnie trzech lat?

Kiedy zostanie opublikowany raport podsumowujący konsultacje zakończone w czerwcu 2025 roku i kiedy poznamy aktualny projekt zmiany ustawy dotyczącej FRPA i publicznego transportu zbiorowego?

I jeszcze jedna rzecz, o której zostało tutaj wcześniej powiedziane. Pan minister powiedział, że środki będą przyznawane – marszałek będzie przyznawał – w momencie, w którym gminy złożą wniosek do planu transportowego. Jako praktyk mówię, że uchwalenie planu transportowego jest procesem bardzo skomplikowanym, złożonym, czasochłonnym. Gminy, jak dobrze o tym wiemy, mają bardzo często problem z organizacją transportu publicznego. W związku z tym bardzo proszę o zastanowienie się raz jeszcze, czy to rzeczywiście marszałek ma przydzielać według planu transportowego środki. Bo z mojego punktu widzenia istnieje obawa, że będą te środki rozdzielane według klucza politycznego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan prezes Adrian Furgalski. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, dwie takie sprawy, które nie były poruszane. Po pierwsze, była zapowiedź, że ma się to znaleźć w tych nowych przepisach i mam nadzieję, że to nie wypadnie, bo to jest bardzo ważna propasażerska sprawa... Dzisiaj, jak wiemy, mamy kilka, ale na pewno mamy, że tak powiem, państwową wyszukiwarkę kolejową na stronie PKP, gdzie są wszyscy przewoźnicy, gdzie jest odpowiedź, jak zorganizować sobie podróż i przesiadki. Jeżeli chodzi o autobusy, to jest masakra, nie ma praktycznie tutaj nic. I propozycja w projekcie ustawy to była cyfryzacja całego tego procesu. Rozumiem, że tam mieliśmy stopniowo dochodzić najpierw do takiego portalu regionalnego, potem to miało przejść w portal krajowy. Nie było chyba o tym mowy, żeby też umożliwić właśnie taką wspólną wyszukiwarkę z połączeniami kolejowymi. Ale ja mam pytanie, czy w tej ustawie na te poszczególne etapy jest zapisane, jaki dajemy czas, żeby one były tworzone? To po pierwsze.

Po drugie – tu już pan poseł Lamczyk wspomniał te 14–15 mln, jeśli chodzi o skalę wykluczenia transportowego. Tak, my rzeczywiście tak zwykliśmy mówić, bo innych badań nie było. I właśnie – innych. Ja takie dwie debaty na temat tych zmian moderowałem i ministerstwo opiera się między nimi na takiej pracy – ona się wydaje być ciekawa – kilku uczelni z Politechniką Poznańską bodajże na czele. Tam w sposób nie taki prosty, jak te 14–15 mln wychodziło... Sprawdzono, jaki jest poziom wykluczenia. Jest to nieco mniejsza liczba, ale oczywiście dalej przerażająco wysoka – okolice 10 mln. Przy czym ta metodologia pokazywała, że to nie tylko jest tak, że nie ma autobusu, nie ma pociągu, to człowiek jest wykluczony. Jeżeli jest jedno połączenie dziennie i nie ma w weekendy, jeżeli poziom cen biletów jest zbyt wysoki w stosunku do dochodów rodzin i tak dalej, to też jest wykluczenie.

Ja mam pytanie odnośnie do tego opracowania. Bo była też obietnica, iż ono będzie na stronie ministerstwa opublikowane. Pytałem tutaj z koleżanki Iwony, czy czegoś nie przegapiłem. Nadal tego nie ma. Czy w sprawie tej analizy też można zadać pytanie, kiedy się ten materiał pojawi? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan mecenas reprezentujący Związek Miast Polskich. Bardzo proszę.

Specjalista do spraw legislacyjnych Związku Miast Polskich Adam Ostrowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Adam Ostrowski, Związek Miast Polskich. Dziękuję bardzo za udzielenie głosu.

Ja bardzo krótko. My jako związek jedną taką ważną rzecz postulujemy w zakresie zmian w FRPA, które dotychczas nie mają zastosowania. Mianowicie możliwość finansowania z funduszu linii komunikacji miejskich, które są realizowane na odcinkach poza granicami miast – co by sprzyjało takiej integracji transportu miejskiego i regionalnego. My jako związek zadeklarowaliśmy też w ministerstwie – ale to chciałem potwierdzić i przypomnieć – że postaramy się do końca bieżącego tygodnia przekazać taką ankietę, którą w miastach przeprowadziliśmy, właśnie w kontekście tego, jak miasta realizują te zadania i jak dużo z tych jednostek realizuje przewozy, które wykraczają poza obszar administracyjny miasta. I zwracamy uwagę na to, ale też prosimy i pytanie jest jednocześnie takie – czy państwo faktycznie będziecie przewidywali właśnie tę możliwość finansowania z funduszu linii miejskich realizowanych na tych odcinkach poza miastem? Bo naprawdę ten problem jest szeroki i to zadanie jest przez wiele jednostek realizowane. Myślę, że około 50% miast, które zapytaliśmy, realizuje taki transport. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pan mecenas Kubalski, Związek Powiatów Polskich. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Spotkaliśmy się dzisiaj przede wszystkim w konsekwencji pewnej sytuacji o charakterze awaryjnym – a więc wyczerpania środków w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Bardzo chciałbym podziękować za te decyzje, które zapadły w dniu wczorajszym w ramach Komisji Finansów Publicznych, i za zagwarantowanie, że wszyscy, którzy wnioski prawidłowo złożyli, te środki otrzymają.

Jest to tym bardziej istotne, że przy obecnej konstrukcji ustawy tymi, którzy byliby najbardziej dotknięci wyczerpaniem środków, byłyby właśnie te podmioty, które w sposób rzeczywisty dbają o likwidację wykluczenia transportowego – a więc przede wszystkim powiaty, a co gorsza związki powiatowo-gminne powołane właśnie w celu organizacji transportu. I to, proszę państwa, jest konsekwencja utrzymania w obecnym brzmieniu ustawy, rozwiązania, które my jako Związek Powiatów Polskich wskazywaliśmy już od kilku lat jako bardzo niebezpieczne. Mianowicie rozwiązania, które przy pozyskiwaniu środków z funduszu preferują gminy – to znaczy najpierw są rozpatrywane wnioski gminne. Dlaczego jest z tym problem? Problem jest z tym związany taki, że jeżeli popatrzymy na prawidłowo funkcjonujący system publicznego transportu zbiorowego, likwidujący wykluczenie transportowe, to musi to być system w obszarze funkcjonalnym konkretnego ośrodka miejskiego, a więc w praktyce w obszarze powiatu czy kilku sąsiadujących ze sobą powiatów. Premiowanie rozwiązań, które dotyczą linii transportu gminnego, jest niewątpliwie korzystne dla gmin przede wszystkim wiejskich, tylko prowadzi do tego, że w sposób sztuczny następuje tworzenie linii, bo po prostu linie służące do tej pory dowozowi dzieci do szkół i finansowane w ramach obowiązków gminy, jeżeli chodzi o kwestie systemu oświaty, są nagle przerabiane na linie publicznego transportu zbiorowego i w tym momencie uzyskują dodatkowe dofinansowanie. I to tak na dobrą sprawę jest tajemnica tego niespodziewanego sukcesu funduszu w chwili obecnej, gdzie po prostu dostatecznie duża grupa gmin zorientowała się, że w ten sposób może zmniejszyć swoje koszty funkcjonowania – co nie rozwiązuje za bardzo żadnych problemów, jeżeli chodzi o likwidację wykluczenia transportowego. Tak jak powiedziałem – ponieważ na liście tych, którzy się nie załapali, były głównie powiaty i związki powiatowo-gminne, bardzo dziękuję za tę interwencję, która została poczyniona. Natomiast obawiam się, że niestety płaszczyzna sporu między nami może pozostać, bo my, jako organizacja samorządowa reprezentująca powiaty, bardzo negatywnie oceniliśmy projekt nowelizacji ustawy, który pojawił się w połowie ubiegłego roku. My czekamy z niecierpliwością na to, żeby zobaczyć, jak ten projekt wygląda obecnie – bo my po prostu uważamy, że ten projekt niestety nie rozwiąże niczego, a momentami sytuację pogorszy.

Dlaczego? Tak jak już powiedziałem, dobrze funkcjonujące systemy oparte są na związkach powiatowo-gminnych. I zamiast pójść w tym kierunku i promować te rozwiązania, wersja ustawy, która była w połowie ubiegłego roku, odbiera związkom powiatowo-gminnym prawo ustalania planów transportowych, poddając je pod decyzję marszałka odnośnie do tego, jak ma być ukształtowana sieć komunikacyjna – co w praktyce oznacza, że wyłącza możliwość ich dogadywania się, ustalania, odpowiednio kształtowania sieci na swoim terenie, bo zostają poddane de facto władztwu marszałka.

Ja nie dziwię się, że jeżeli państwo spotkaliście się z osiemnastoma marszałkami i zaproponowaliście im przyznanie kompetencji i przyznanie miliarda złotych do podziału, to wszyscy marszałkowie wyrazili akceptację. Ale to nie znaczy, że to rozwiązanie jest korzystne z punktu widzenia zaspokojenia potrzeb transportowych obywateli. Myślę, że ten temat będzie jeszcze przedmiotem obrad na posiedzeniu komisji wspólnej, zresztą pan minister w piśmie, które zostało skierowane, właśnie to potwierdził. Dlatego nie nadużywając państwa czasu, nie ciągnę moich dalszych zastrzeżeń co do projektu ustawy, bo mam głęboką nadzieję, że projekt, który zostanie nam pokazany w najbliższym czasie, będzie miał usunięte te rozwiązania, które stanowiły największe zagrożenie dla likwidacji wykluczenia transportowego jeszcze raz. Dziękuję za to, że udało się obecną sytuację z funduszem rozwiązać, aczkolwiek trudno mi nie dodać, że gdyby było wsłuchiwanie się w głos praktyków z zakresu publicznego transportu zbiorowego, to prawdopodobnie w ogóle tego problemu byśmy nie mieli w chwili obecnej. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Jako kolejny pan prezes Szczerbaciuk. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, generalnie to trzeba podziękować ministrowi, że takie środki zostały przeznaczone – najpierw dla samorządów oczywiście, a samorządy dla przewoźników. Ja reprezentuję organizację, która w dalszym ciągu ma ponad 50% potencjału przewozowego w przewozach pasażerskich. Prowadzimy analizę sytuacji w transporcie, proszę państwa, od 1997 roku i corocznie zbieramy olbrzymią ilość danych. Czasem z podziwem patrzę, jakie dane tutaj niektórzy prezentują – jak odbiegają one od danych rzeczywistych.

Ale tak dygresyjnie, proszę państwa, cała dyskusja dotyczyła niecałej połowy komunikacji regionalnej w tym kraju. Wszyscy zapominają, że istnieje, zgodnie z wolą Wysokiej Izby z września 2023 r., prowadzenie komunikacji pod nazwą przewozy regularne w transporcie drogowym – drugi człon. To jest – pan minister powiedział – około 10 tys. linii. My akurat będziemy w tej chwili prowadzić zebranie wszystkich informacji, jakie było w 2025 r. na zasadach dostępu do informacji publicznej – zobaczymy, jak to jest. Natomiast jest prawie 17 tys. linii komunikacyjnych wykonywanych na podstawie decyzji tych samorządów dotyczących zezwoleń na wykonywanie komunikacji regularnej.

Proszę państwa, jeszcze może jedna sprawa do tych pieniędzy, z których są wszyscy tu zadowoleni – ja jako prawnik jestem wprost zdziwiony. Proszę państwa, jak można mówić, że system działa pięknie – i wszyscy dajemy pieniądze – kiedy generalnie 90% przepisów o procedurze wynikających z prawa unijnego i polskich ustaw nie przestrzegamy? No dobrze, no być może... Ja tylko tak dygresyjnie... Słucham i oniemiałem. Przecież są jakieś przepisy, są zasady informacji, żeby ci przedsiębiorcy wiedzieli, jaki jest potencjał rynku, kto go organizuje, czy też go nie ma. Ale to takie moje zdziwienie? Coraz mniejsze, proszę państwa. Generalnie w Polsce, muszę powiedzieć, że zasady, regulacje rynku, w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej w formie prawnej, proceduralnej, się w Polsce zwyczajnie nie przyjęły. Jeżeli ktoś z państwa twierdzi inaczej, no to bardzo proszę. W tych uwagach, o których mówił minister, do tej ustawy my napisaliśmy kilkadziesiąt uwag – nie takich, że coś nam się nie podoba, bo się nie podoba, tylko konkretnie, jaki przepis jest naruszony w procedurze, w ustawie o transporcie, w rozporządzeniu 1370, w prawie przewozowym, w ustawie o zamówieniach publicznych, w ustawie – Kodeks postępowania administracyjnego i tak dalej. Tylko takie elementy. My się tu nie będziemy... Tylko ja jestem zdziwiony.

Natomiast, proszę państwa, ten chwalony proces powoduje olbrzymią patologię społeczną. Wszyscy są zadowoleni z systemu i z pieniędzy. Ja w zeszłym roku na dwóch posiedzeniach tego zespołu, w którego pracach miałem zaszczyt uczestniczyć, powiedziałem, że wszystko pięknie, ładnie – pod warunkiem, że minister będzie miał 5 mld zł. Bo my na tyle obliczyliśmy, proszę państwa – dokładnie, ile co kosztuje, ile trzeba przy pewnych założeniach, chęciach, chęciach po prostu zapłacić. I bardzo rzadko się mylimy. Generalnie przez prawie trzydzieści parę lat nikt nam nie zarzucił żadnej pomyłki w liczeniu i w tym, co my podajemy publicznie. A wielokrotnie o wykluczeniu, o zasadach funkcjonowania rynku mówiliśmy i prezentowaliśmy w Komisji Infrastruktury – kiedyś niemal corocznie. To jest jedna sytuacja.

I druga. Proszę państwa, powiedzieliśmy, że w zasadzie wszystko, cała dyskusja sprowadza się do forsy – tak nieładnie mówiąc. Nie do problemu, tylko do forsy. Oczywiście, forsa jest najważniejsza. Nasi członkowie też to mówią.

Ale zacząłem od tej patologii. Proszę państwa, 20 stycznia mieliśmy posiedzenie zarządu i już wszyscy nasi duzi przewoźnicy podawali przykłady bezprawnego działania jednostek samorządu terytorialnego w zakresie – jak by to powiedzieć – przekazywania według własnego widzimisię środków konkretnemu przewoźnikowi, zabierania przewozów jednemu i przekazywania drugiemu. Oraz, proszę państwa, coś, czego prawo polskie i unijne nie dopuszcza. Prawo unijne mówi, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej i dofinansowanie robimy wtedy, kiedy żaden przedsiębiorca, według własnej sytuacji ekonomicznej, nie wykonuje przewozów na danej linii. A co my robimy? Proszę państwa, w tej chwili masowo wchodzimy i zawieramy umowy na liniach, które do tej pory po prostu działają i są wykonywane przez przedsiębiorców we własnym zakresie i na własne ryzyko ekonomiczne. Czy pan minister uważa, że to jest sukces, jeżeli na przykład w niektórych województwach na danej linii było na przykład do tej pory 15 kursów, marszałek robi 6 kursów i przewoźnik w ogóle rezygnuje. Czy to jest postęp, czy nie postęp?

I teraz, proszę państwa, to, na czym nam zależy i o czym pisaliśmy trzy razy do ministerstwa – i nie dostaliśmy na to odpowiedzi. Chcemy, proszę państwa, konkretnie, żeby ustawodawca uregulował zasady wykonywania przewozów na podstawie ustawy z 2001 i z 2010 roku. Niech ureguluje konkretnie, kto co może, a jak nie, to niech wskaże organ decyzyjny, sądowy, który będzie rozpatrywał.

I następna sprawa. Proszę państwa, nie może być sytuacji... Bo w wypadku domku organ administracji jest wyłączany... Natomiast mamy sytuację, że ten sam człowiek wydaje decyzję administracyjną na zezwolenie do wykonania transportu regularnego i z drugiej strony wydaje decyzję o podjęciu przewozów o charakterze użyteczności publicznej na tej samej relacji.

To która jest decyzja? W jakiej sprawie? I też o to wnioskowaliśmy i będziemy wnioskować po prostu – żeby zostało to określone. Państwo, ustawodawca, może wszystko. Ale chodzi o to, żeby przedsiębiorcy widzieli, jak mają się zachować, do kogo ewentualnie wystąpić na drogę sądową. W tej chwili rozważamy jako organizacja po prostu wystąpienie przeciwko marszałkom, starostom, związkowi powiatowemu, powiatowo-gminnym o odszkodowanie za straty, jakie poniosą przewoźnicy w związku z tym, że na liniach komunikacyjnych wykonywanych na podstawie ustawy o transporcie drogowym zostały zorganizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej dofinansowane ze Skarbu Państwa. I generalnie we wszystkich przypadkach skutek jest taki, że następuje obniżenie cen. Czyli państwo będzie do czego dopłacało?

To tyle, proszę państwa. Oczywiście, jeżeli dostaniemy projekt do konsultacji, to z stałą szczegółowością się do niego odniesiemy. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, jestem ostatnią osobą, która zgłosiła się do zabrania głosu. Będzie bardzo krótko, ale o kilku sprawach chcę powiedzieć.

Po pierwsze, szanowni państwo, w tym roku mamy...

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Jeszcze ja się zgłaszałam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie. Nie zgłaszała się pani poseł. Nie było pani wtedy, kiedy zamykałem listę. Tak że szanuję, ale mamy tutaj pewne reguły, wobec których każdy z nas jest dokładnie tak samo traktowany – z pełnym szacunkiem i też tak, żeby nie naruszyć tego, co ustaliliśmy.

Szanowni państwo, przypomnę, że w tym roku fundusz sięgnie rekordowych środków – 1,235 mld zł. No to jest absolutnie unikat. Nie chcę wchodzić w historię, ale przypominam sobie, że przez wiele lat to nawet nie sięgało 800 mln, które były zapisane w ustawie. I te pieniądze później szły w innym kierunku. Być może, gdyby wtedy część przynajmniej kumulować jako środki na realizację umów długoterminowych, to nie byłoby dzisiaj problemu z tym, że nagle okazuje się, że w naborze jest więcej zgłoszeń, niż zostało na początku przewidzianych środków. I byłoby to z korzyścią dla likwidacji wykluczenia komunikacyjnego. No, ale wtedy te pieniądze były wydawane, choć umowy długoletnie były podpisywane. I chcę to powiedzieć, że też w ustawie nie było żadnego mechanizmu trwałego podnoszenia środków na ten cel. To było uznaniowe – czyli była deklarowana jakaś kwota, bardzo wysoka, później te środki były dużo niższe, później okazywało się, że były podpisywane długoletnie umowy i nie były zabezpieczone w tym funduszu. Odpowiednie środki, żeby planować to w harmonogramie długoletnim. Natomiast my znaleźliśmy rozwiązanie – te dodatkowe 257 mln to jest konkretnie położony na stole. I myślę, że to jest coś, co też doceniają Polacy. Bo przecież na końcu tej naszej dyskusji... W końcu korzystają z transportu publicznego obywatele i o to chodzi w transporcie publicznym, żeby można było realizować dzięki temu swoje ambicje – związane z pracą, edukacją, kulturą czy dostępem do innych obszarów życia społecznego. Tak że myślę, że to jest bardzo dobra wiadomość.

Był tu poruszony temat związków powiatowo-gminnych. Rzeczywiście jest tak, że te związki ratują nam transport publiczny i trzeba o tym pamiętać. Poprzednia – niestety nadal obowiązująca – wersja ustawy – ona z pewnością będzie zmieniona – preferowała gminy jako tych, którzy w pierwszej kolejności mają czy mogą korzystać z tego funduszu. Absolutnie zła decyzja, o czym zresztą mówiliśmy przez te wszystkie lata, która powodowała, że te problemy były rozwiązywane punktowo, bez wykorzystania tego potencjału, który kryje się w regionie. I muszę powiedzieć, że było mnóstwo zmarnowanych środków, które można było lepiej wykorzystać, określić pewne minima, o których mówił też pan minister Bukowiec w kontekście nowego projektu ustawy. I to wszystko, myślę, zmierza w dobrym kierunku. Natomiast to, czego dzisiaj potrzebujemy, to z pewnością wyższe środki – i tę decyzję podjęliśmy. Z pewnością domknienie prac legislacyjnych – i to się dzieje. One rzeczywiście są w konsultacjach. Również, tak jak mówiłem, te związki powiatowo-gminne... Myślę, że tam, gdzie one funkcjonują, to będzie znakomity dorobek, który po prostu musi być wniesiony. No bo też trudno sobie wyobrazić, że nagle ktoś, kto nie rozumie komunikacji publicznej, gdzieś tam będzie decydował i to wszystko rozmontuje. Takim przykładem jest Małopolska.

Tutaj z panem ministrem nawet trochę się wymieniamy tymi doświadczeniami, bo z kolei u mnie funkcjonuje też związek powiatowo-gminny znakomicie działający. I myślę, że te

wszystkie w Małopolsce... Tu pan minister też doskonale wie, że to jest taki system, który naprawdę zmienił postrzeganie transportu. Zatem myślę, że te wszystkie doświadczenia, te wszystkie mechanizmy, muszą być wykorzystane. I mówiąc zupełnie wprost – te rzeczy, które dzisiaj powodują, że środki nie są tak efektywnie wydatkowane, jak mogłyby być, po prostu trzeba zmienić.

Tak że bardzo dziękuję, panie ministrze. Dziękuję szanownym państwu też za taki merytoryczny element dyskusji, który się pojawiał w tych wypowiedziach – oprócz tych politycznych. Rozumiem, jesteśmy w parlamencie, musi być ta polityka, ale myślę, że najlepsza jednak jest praca nad konkretnymi i konkretne propozycje.

Tak że za to bardzo serdecznie dziękuję i na tym zakończę swoją wypowiedź. Pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi Stanisławowi Bukowcowi z prośbą o odniesienie się do tych wszystkich kwestii, które są przedmiotem posiedzenia i zostały tutaj poruszone w trakcie wystąpień państwa posłów i naszych gości. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję za merytoryczną część dyskusji. Rozumiem emocje, ale myślę, że ten temat akurat powinien być pozapolityczny – bo w końcu, jak myślę, wszyscy na tej sali mają jeden cel, aby rozwiązywać problemy z wykluczeniem komunikacyjnym, aby pomagać naszym współobywatelom, Polkom i Polakom, dotrzeć w sposób sprawny, dobry do tych miejsc, do których chcą się przemieszczać.

Spróbuję odpowiedzieć na pytania. Tych pytań było mnóstwo. Traktuję to spotkanie również jako pewną formę konsultacji nad nowym projektem. Chociaż dzisiaj wiele informacji zostało podanych ad hoc, myślę, że bardziej skrupulatne będą te informacje, jak będziemy już pracować na dokumencie, który niebawem będziemy chcieli państwu przedstawić.

Pani Poseł Matysiak pytała o funkcjonowanie zespołu, o szczegółowe informacje. Jeśli pani pozwoli, to ja na piśmie przekażę te informacje. Składu i całego harmonogramu nie mam w tej chwili przy sobie – więc jeżeli pani pozwoli, to tak zrobię.

Odnosnie do uwag i konsultacji, proszę państwa, trochę to trwało rzeczywiście – ale ja mówiłem o tej skali. 46 podmiotów, organizacji zgłosiło uwagi, za co dziękujemy. Tych uwag było około 400 stron. To jest duży zakres, wiele z tych uwag zostało uwzględnionych w tym projekcie, który zaprezentujemy. Czy on będzie nowy? On będzie mocno zmodyfikowany oczywiście, uwzględniający państwa opinie – bo zależy nam na tym, żeby ten projekt był jak najlepszy. Co do Gospostrategu, to rzeczywiście on był prezentowany przez autorów na Forum Ekonomicznym w Karpaczu. Mieliśmy jeszcze uwagi do tego raportu – i te uwagi w tej chwili wyjaśniają autorzy – myślę, że niebawem on zostanie po tym wyjaśnieniu zawieszony na naszych stronach.

Pani poseł Matysiak już wielokrotnie odpowiadałem, ale jeszcze raz odpowiem, odnośnie do rekomendacji co do skrócenia okresu do trzech lat. Proszę państwa, mówimy o tym, że jest 1235 mln. Tak naprawdę mamy połowę wolnych środków z tego. Około 50% kwoty jest zablokowana na umowy wieloletnie – na umowy dwu-, trzy-, cztero-, pięcio-, sześć-, siedmio-, ośmio-, dziewięcio- i dziesięcioletnie. W tym umowy dziewięcio- i dziesięcioletnie stanowią jedną trzecią tychże umów. I teraz – tłumaczyłem to wielokrotnie – po rozmowie z samorządowcami, z marszałkami, którzy mają przejąć na siebie obowiązki, ale również środki finansowe, które musimy im przekazać, oni też wskazywali, że w momencie, kiedy my zablokujemy tak naprawdę tymi najdłuższymi umowami wieloletnimi ten budżet, to pole manewru będzie żadne. Państwo tutaj mówili o elastyczności. No jaka to będzie elastyczność, jeżeli marszałek dostanie z dobrodziejstwem inwentarza umowy na 9 czy na 10 lat, gdzie tak naprawdę nie będzie miał pola manewru, jeśli na przykład uzna – on albo sejmik czy radni, czy inne podmioty – że trzeba coś zmienić w danym systemie? Na przykład trzeba zmienić jakiś kurs, trzeba inaczej ukształtować, bo takie będzie zapotrzebowanie społeczne. A więc jeszcze raz przypomnę – te umowy, które zostały zawarte, one będą szanowane, będą honorowane w nowym systemie. Ale chcemy zaproponować marszałkom... Bo odpowiadamy też za budżet. Jak dzisiaj jest spotkanie w kwestii budżetowej, my znaleźliśmy te dodatkowe środki – bo też nikt nie jest jasnowidzem, proszę państwa. Organizując nabór przez wojewodów, przecież nikt z nas – także wojewodowie – nie wie, ile będzie wniosków złożonych.

I tutaj też dziękuję panu mecenasowi Kubalskiemu za słuszną uwagę. Bo niestety nie wszyscy... Znaczy inaczej. Niektórzy chyba, składając te wnioski, trochę ratują inne swoje

potrzeby, choćby z dowozami szkolnymi. To też jest tajemnicą poliszynela, że tak się dzieje. My chcemy, żeby marszałek w oparciu o informacje, które będą podane przez samorządy również przez związki – bo w tym systemie związki będą miały bardzo ważną rolę... Ja namawiam wszystkich do konsolidacji. Związki gmin i powiatów są właśnie dobrym kierunkiem. Dlatego odwracamy tę piramidę w tym nowym projekcie – że to marszałek będzie na górze, później będą związki i później dopiero będą powiaty i gminy – po to, żeby zrobić integralną bazę i integralny system.

Pan poseł Krystian pytał o ten nowy system. No tak, trzeba to zbudować, trzeba to zbudować na nowo w oparciu o regionalne transporty. Marszałek Łukasz Smółka, znany panu posłowi doskonale, jest tutaj... Nie wiem, ale ja bardzo cenię to, co robi marszałek i w ogóle urząd marszałkowski, od lat – bez względu na to, czy to był marszałek Sowa czy marszałek Kozłowski, czy marszałek Smółka. Budują system w oparciu o Koleje Małopolskie, budują również w tej chwili system w oparciu o autobusy i to zaczyna nabierać kształtu. I w ten sposób, jeżeli jest komunikacja podbeskidzka czy beskidzka, marszałek śląski może swobodnie zawrzeć umowę ze związkiem, który realizuje bardzo dobrze tę komunikację i w ten sposób buduje system.

My mamy tak naprawdę... Pan prezes Szczerbaciuk, który reprezentuje PKS... My naprawdę powinniśmy ten „PKS bis” zbudować na nowo, regionalnie. Może to być tak, że marszałkowie, którzy mają swoje firmy komunikacyjne – a mają firmy kolejowe, bo przecież jest Mazowsze mocne, jest pomorskie mocne, Dolny Śląsk bardzo się rozwija – będą mogli rozbudowywać, ale również korzystać z doświadczenia innych, brać podwykonawców do tych zadań, zlecać te zadania regionalnie. Ale to wszystko ma być spięte. I my będziemy to sprawdzać, będziemy to weryfikować oczywiście. Wojewodowie dostaną też swoje zadania, gdzie będzie to podane.

Wyszła pani poseł Matysiak.

Ja o tym, żeby nie zabetonować tego systemu, jeśli chodzi o budżet, mówiłem od dłuższego czasu. I poprawka, którą składał pan przewodniczący Suchoń, była w mojej ocenie słuszna – dlatego, że w ten sposób chcemy dać możliwość w nowym systemie, żeby ten budżet był realny. Żebyśmy nie dali gotowych już wieloletnich umów i marszałkowie powiedzą – no chwileczkę, my tego nie bierzemy, bo wy nam nie dajecie wolnych środków, żebyśmy mogli elastycznie podejść do tego tematu.

Pan poseł Krystian jeszcze stwierdził, że niektórzy jeżdżą wtedy, kiedy im się opłaca. W nowym systemie chcemy dać też pewne standardy związane z tym, żeby na przykład był obowiązek kursów – czy to będą trzy kursy w ciągu dnia w dni poprzednie i dwa w weekendy, czy cztery w dni poprzednie dwa w weekendy, tutaj będą propozycje złożone. Ale w oparciu o ten system nie będzie tak, jak w tej chwili, na co się skarżą też pasażerowie i wójtowie, że niektórzy operatorzy, niektórzy przewoźnicy nie przyjadą w weekend, bo im się to w ogóle nie opłaca. I też na przykład Małopolski – publiczny marszałkowski przewoźnik wchodzi w umowy z gminami tak, że jeżdżą w weekendy, zawożą studentów na przykład w niedzielę do miast uniwersyteckich. To jest na tej zasadzie. A więc chcemy też takie rozwiązania proponować, które będą służyć pasażerom.

Przekazanie tych środków, tak jak wspominałem, będzie... Ja myślę, że tutaj nikt nie będzie czekał, jeśli wojewodowie dostaną te środki – bo oni od dłuższego czasu dopytują, kiedy dostaną, bo chcą podpisywać te umowy. Tam jest to wszystko, że tak powiem, na krótkim terminie.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Kiedy dostaną?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

W przyszłym tygodniu środki wpłyną do wojewodów. Jak wojewodowie tylko te środki otrzymają... To też nie jest tak, że we wszystkich województwach zabrakło. Zabrakło w dwunastu województwach. I oczywiście w części tej najbardziej... Bo jak były od dołu umowy podpisywane – od gmin, powiatów – wiele związków nie zostało, jak pan mecenas mówił, część powiatów w niektórych województwach i województwa. I to też właśnie jest złe. Ta choinka jest złe ukształtowana, bo mamy rozproszenie, mamy wielu przewoźników, którzy nie są w stanie... Nikt nie jest w stanie tak skorelować rozkładów jazdy, tak skorelować przejazdów, przesiadek, żeby służyło to ludziom. W tym systemie nowym chcemy, żeby to marszałkowie – będą z tego rozliczani... Też chcemy proponować takie rozwiązania, żeby ten schemat organizacyjny – ze względu na to, że są różne sytuacje życiowe, są przebudowy, są nowe okoliczności – mógł być modyfikowany co kwartał albo co pół roku, żeby marszałek mógł interweniować, mógł nową umowę podpisać, zmienić coś, proponować aneks – po to, żeby na przykład dostosować się

do zmieniającego się rozkładu jazdy pociągów. PKP zmienia rozkłady jazdy pociągów kilka razy w ciągu roku, więc również będzie taka możliwość, żeby marszałek dostosował te dojazdy.

Pani poseł Kołodziejczak pytała o związki. Tak, będą promowane związki. Chcemy w ogóle promować tych dużych. Zachęcam wszystkie gminy, zachęcam powiaty, żeby się łączyły w związki, żeby miały też oferty dla marszałków już wtedy, jak będzie ten schemat przygotowywany. Ten schemat też ma być przyjęty przez sejmik – więc sejmik będzie przyjmował ten schemat i również będzie to jako akt prawny pod kontrolą wojewody. Były pytania, czy to nie będzie polityczna sytuacja? Jeżeli któryś samorząd na przykład będzie się czuł poszkodowany, bo zgłosi jakieś zapotrzebowanie, a zostanie pominięty, wtedy wojewoda będzie miał prawo ingerować – będzie taka możliwość.

Pani Budych pytała o zespół. Z tego, co wiem, to stowarzyszenie zgłosiło uwagi. Tak, również... Jak najbardziej przyjmujemy te uwagi, które państwo zgłaszacie i one są... To znaczy przyjmujemy do analizy. To proponujemy w dokumencie. Jeżeli są słuszne, racjonalne, to takie będą przedstawione... Miała pani uwagę, że za późno te nabory były przeprowadzane. Z tego, co wiem, to no one były zawsze na koniec roku przeprowadzane.

Poseł Rafał Weber (PiS):

W październiku, w listopadzie. Proszę sprawdzić.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Październik, listopad... Dobrze. Ja tylko przypomnę, panie pośle, że w tamtym roku, pod koniec, przyjmowaliśmy zmianę ustawy, która umożliwiła zabezpieczenie środków – właśnie ta zmiana ustawy – i terminy, które były związane z przyjęciem tych rozwiązań prawnych pozwoliły dzisiaj, że mogliśmy też część środków niewykorzystanych na tym funduszu zostawić i nie przesunąć na inne cele.

Dobrze... Jeśli państwo pozwolicie.

Pan prezes Adrian Furgalski pytał o wyszukiwarke, cyfryzację. Tak, te zmiany mają tak naprawdę doprowadzić do tego, żeby powstawały cyfrowe rozkłady jazdy, żeby pasażerowie mieli ten komfort – to, co już się na liniach kolejowych dzieje – żeby doprowadzić do tego, żeby również połączenia autobusowe były dostępne w cyfrowej wersji, żeby również regionalnie można było to wszystko pospinać.

Pytał przedstawiciel Związku Miast Polskich – tak, pracujemy nad tym, żeby te linie komunikacyjne miejskie, które wyjeżdżają poza obszar miasta, mogły być na tej części niemiejskiej dofinansowane.

Tylko, proszę państwa, trzeba sobie postawić jedno pytanie – bo przy wykluczeniu komunikacyjnym tak naprawdę mówimy o tych terenach, które właśnie są pozamiejskie. W tej chwili jest pewna nierówność w tych zasadach. Bo prywatny podmiot, który wjeżdża na teren miasta, ma dofinansowanie. Komunikacja miejska nie ma. Dochodzi do pewnych spięć, mówiąc kolokwialnie. Ostatnio w Wałbrzychu mieliśmy taki przypadek, że prezydent Wałbrzycha powiedział, że on nie będzie wpuszczał prywatnych samochodów. A więc tu musimy sobie też określić pewien standard. Jeżeli uznajemy, że terytoria miast nie powinny, być dofinansowane, tylko tereny pozamiejskie, to zasady muszą być dla wszystkich takie same. I do tego musimy też, biorąc pod uwagę uwagi prezydentów, burmistrzów, że oni ponoszą duże koszty utrzymania choćby przystanków, wyznaczyć jakieś standardy, żeby oni po pierwsze, byli zobowiązani do udostępnienia jakiejś ilości przystanków dla prywatnych przewoźników. Pytanie, czy te koszty, które w tej chwili są proponowane – tam jest 5 gr za zatrzymanie się – nie są zbyt niskie? To też jest temat, który jest zgłaszany przez środowisko burmistrzów, prezydentów miast.

Pan mecenas Kubalski – to już o tym mówiłem – o liniach szkolnych i o tym, że nie zgadzacie się na to, żeby na linii marszałek-powiat... Żeby stworzyć system, musimy przyjąć region. Marszałek odpowiada za region, za województwo. A więc w tym przypadku proponujemy wyznaczenie marszałka, żeby jednak był tym koordynatorem. Oczywiście trzeba zapisać tak relacje, które są między innymi podmiotami, innymi jednostkami samorządu i związkami – które chcemy, jeszcze raz przypomnę, żeby w tym systemie były zaraz po marszałku – żeby te zapisy były precyzyjne. Rozumiem obawy. Trzeba uzyskać takie zapisy, żeby również państwo, jako podmioty organizujące w tej chwili te przejazdy, byli w tym systemie docenieni.

Dziękuję za te wszystkie uwagi. Oczywiście będziemy je analizować. Jak już projekt będzie przedstawiony, to myślę, że będzie bardziej praktyczna rzecz do analizy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie ministrze, bardzo dziękuję.

Przedstawicielem wnioskodawców jest pan poseł Rafał Weber – wobec tego bardzo proszę, panie pośle, udzielam panu głosu.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Ja też dziękuję za tę dyskusję. Momentami emocjonalna, ale być może też taka jest potrzebna.

Puentując pierwszy wątek, czyli ten związany z finansami na rok 2026, trzymamy za słowo, że w przyszłym tygodniu te środki zostaną skierowane do wojewodów i dojdzie do podpisania umów na świadczenie usług transportowych.

Zapytałem w pierwszej wypowiedzi, czy Ministerstwo Infrastruktury ma wiedzę, które z tych linii, które zostały złożone we wnioskach, nie zostały uruchomione ze względu na nieotrzymanie dofinansowania. Rozumiem, że brak odpowiedzi równa się, że Ministerstwo Infrastruktury takiej wiedzy nie ma. No OK...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Wojewodowie robili.

Poseł Rafał Weber (PiS):

No ja wiem, że wojewodowie robili. Ale dobrze, no to...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Ale odpowiadając – wejdę w słowo – wiem...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, panie ministrze, bardzo proszę włączyć mikrofon.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Mamy też takie sygnały, choćby ze strony marszałków, że oni te linie wszystkie uruchamiali, nie czekając, mając deklarację z naszej strony, że środki się znajdują. Tak że dziękuję też za takie zaufanie, że w tym przypadku była taka decyzja.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Proszę bardzo, pan poseł.

Poseł Rafał Weber (PiS):

I kwestia związana z przyszłością, czyli zmiany ustaw, które regulują transport publiczny. Pan minister powiedział o założeniach w swojej pierwszej wypowiedzi. Tylko, jak rozumiem, te założenia są w tej chwili nieaktualne. Powiedział pan o założeniach z czerwca 2025 roku. Do tych założeń, czy do tego konkretnego projektu, wpłynęło, jak pan sam powiedział, ponad 400 stron uwag. Powiedział pan, że duża część z tych uwag zostanie uwzględniona. No to po co mówić o stanie, który nie jest stanem aktualnym? Kompletnie nie rozumiem tego schematu wypowiedzi. Albo to, co zostało zaprezentowane w czerwcu, jest aktualne i faktycznie można o tym opowiadać, albo nie jest aktualne i się w ogóle do tego nie odnosić – i powiedzieć to, co pan powiedział dopiero kilka zdań później, że ten projekt zostanie przedstawiony w lutym, a to już niebawem, i dopiero wtedy się na konkretach z tym zmierzyć. Ja tę wypowiedź jednak uznaję za nieprzypadkową, czyli uznaję, że duża część tego pomysłu, duża część tego projektu ustawy zaprezentowanego w czerwcu poprzedniego roku, jednak jest aktualna – i w tym kierunku Ministerstwo Infrastruktury będzie szło.

No właśnie... Czyli nie będzie zbyt wielu fundamentalnych zmian, nie będzie wprowadzonych tych uwag, które tutaj przez stronę samorządową czy przez różnego od razu rodzaju stowarzyszenia zostały uznane jako bardzo istotne – tak to można rozumieć.

Skomentuję kilka wątków tych propozycji, które zostały przedstawione, a w pierwszych słowach odniosę się do tego, o czym pan nie powiedział.

Nie powiedział pan nic o dodatkowych środkach finansowych na zwiększenie funduszu. Planujecie w tej ustawie? No nic, ani słowa o tym nie było. Było właśnie stwierdzenie, że planujecie 1 mld zł podzielić na marszałków. A ten 1 mld zł jest od 2023 r. Wtedy ten fundusz poszerzyliśmy do kwoty 1 mld zł. Czyli chcecie jednym słowem tego gorącego kartofla w postaci braków środków finansowych przeznaczyć marszałkom, żeby oni później tę dziurę rokrocznie łatali. No bo skoro nie ma w tym projekcie ustawy środków finansowych, to ta sytuacja z roku 2026

będzie wyglądała tak samo w roku 2027, 2028 i tak dalej. Tak że nie było, szanowni państwo, ani słowa o dodatkowych środkach finansowych, które miałyby zasilić Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych.

I jakby tego było mało, mówicie o otwarciu na linie podmiejskie, czyli transport organizowany generalnie przez duże miasta. Jeżeli faktycznie tak by się zadziało i ten mechanizm był taki na wprost, bez żadnych ograniczeń, to trzeba się spodziewać wniosków dużych samorządów miejskich na łączną kwotę kilku miliardów złotych. Bo każde miasto – Warszawa, ale nie tylko, też miasta średniego typu – ma stosunkowo dobrze rozbudowaną komunikację podmiejską z oczywistych względów. Miejscowości podmiejskie to są sypialnie tychże miast, stamtąd dzieci docierają do szkół, stamtąd ludzie docierają do pracy. Każdy, kto mieszka w takim obszarze, wie, że ta fluktuacja tam jest bardzo duża i te linie podmiejskie tam są mocno rozbudowane. Jeżeli one miałyby wejść do finansowania – jeszcze bez dodatkowych środków finansowych, liczonych nie w setkach milionów złotych, tylko w miliardach złotych – to to jest rozkład Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. To narzędzie do powiatów czy do gmin nie trafi w ogóle. Istnieje ryzyko, że zostanie skonsumowane właśnie przez duże miasta na takich liniach podmiejskich.

Wątek linii gminnych, tych szkolnych. Szanowni państwo, że jest lepsze z punktu widzenia pasażera? Przejazd autobusu szkolnego zamkniętego, do którego pasażer nie może wsiąść – bo takie linie, to nie były linie, takie przewozy szkolne, przewozy zamknięte, gdzie uczniowie po prostu wsiadają pod opieką osoby dorosłej, pracownika szkoły i są transportowani z miejsca, w którym wsiadają, do szkoły – czy jednak otwarcie takiej linii autobusowej po to, żeby mieszkańcy danych miejscowości mogli z niej korzystać? Chyba to drugie rozwiązanie jest korzystniejsze, prawda? No myślę, że tutaj większość z nas potwierdzi moją tezę. Tak że jeżeli samorząd decyduje się na otwarcie takiej linii autobusowej, jeżeli zakłada, że będzie do takiego transportu dokładał – a musi dokładać co najmniej 10% do tego wozokilometra, jak nie więcej, bo oczywiście nie ma gwarancji, że z biletów zbierze całość kosztów funkcjonowania takiego przewoźnika – to dlaczego ma takiej linii nie udostępnić? Dlaczego taka linia ma nie być otwarta dla pasażerów? To była cała idea, która została wprowadzona zmianą ustawy bodajże w 2023 r., jeżeli się nie mylę. I uważam, że to była zmiana dobra, potrzebna – powinna nadal w tym systemie funkcjonować. Zresztą nie słyszałem tutaj ze strony pana ministra tak wprost informacji, że te przewozy szkolne z powrotem zostaną zamknięte. Czyli nie będzie można korzystać z funduszu podczas organizacji takich przewozów, które wcześniej były szkolne, a decyzją wójta lub burmistrza zostały otworzone – i oprócz dzieci do szkół mogą z tych przejazdów korzystać również osoby dorosłe.

Jeżeli chodzi o umowy wieloletnie, tutaj, szanowni państwo, będzie z nami spór. Nie przypadkowo umowy wieloletnie zostały określone na maksymalnie 10 lat. Co to daje przewoźnikowi? Zwracam się tutaj do pana prezesa Szczerbaciuka.

Prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Pewność.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Pewność, stabilność. Można zainwestować w tabor? Można zainwestować w tabor. Można zainwestować w kadrę? Można zainwestować w kadrę. No właśnie, to jest największy uzysk umów wieloletnich. Jeżeli państwo próbujecie wmówić, że to jest taka ogromna trudność, taki ogromny problem, że 50% z całej puli jest właśnie zawarte w umowach wieloletnich, to ja uważam właśnie, że to jest ogromna wartość. I dla przewoźników, którzy realizują te przewozy, którzy mogą część z tego zysku przeznaczyć na modernizację taboru, ale również dla pasażerów, którzy mają pewność przez kilka lat, że taka linia nie zostanie zlikwidowana. Oczywiście nie ma nigdy stuprocentowej pewności, bo cały czas taką umowę można zmienić. Ale jednak ta stabilność jest, szanowni państwo, w długiej perspektywie pokazana. Stąd nasza obrona tych umów wieloletnich maksymalnie przez 10 lat.

I tutaj bardzo gorąco dziękuję panu ministrowi Alwinowi Gajadhurowi – te podziękowania proszę przekazać panu prezydentowi Karolowi Nawrockiemu – za zawetowanie tej ustawy, w której wrzutką poselską ta zmiana została wprowadzona bez żadnych konsultacji, bez żadnych informacji, ot tak po prostu, do ustawy, która kompletnie regulowała inny obszar – pojazdy autonomiczne. Pokazaliście państwo w modelowy sposób, jak nie tworzy się prawa. Dlatego bardzo gorąco dziękuję panu ministrowi Gajadhurowi, pani poseł Paulinie Matysiak

i wszystkim tym, którzy głośno protestowali przeciwko temu rozwiązaniu. Kwestia pojazdów autonomicznych i cały inny zakres pierwotnego projektu ustawy później został projektem poselskim przeprowadzony bardzo szybko i ustawa została podpisana, i funkcjonuje. Wszystko to, co było dobre w tym projekcie ustawy, obowiązuje, a to, co było złe, po prostu zostało wykreślone. Ręcznie posterowaliście całym procesem naboru, nakazując wojewodom ogłoszenie tych naborów z maksymalnym okresem trzech lat. Nie zgadzam się z tym argumentami, które zostały tutaj podane, że wyczerpanie tej puli do połowy jest problemem. Właśnie przeciwnie. Uważam, że jest to wielką wartością i pokazaniem stabilności przewozów, ale także tej perspektywy przewoźnikom, że można zawierać umowy wieloletnie do dziesięciu lat. Jest to czymś potrzebnym, czymś, co powinno funkcjonować przez cały czas.

Szanowni państwo, marszałkowie będą rozliczani – sobie też tak zanotowałem wypowiedź pana ministra. Ciekawe, w jaki sposób będą rozliczani... Ale właśnie, może czegoś więcej się dowiemy, jeżeli ten projekt ujrzy światło dzienne. Oprócz tego, że odnotowaliśmy, że w przyszłym tygodniu wojewodowie mają otrzymać środki finansowe, które wczoraj, decyzją Komisji Finansów Publicznych, zostały przekazane, również zanotowaliśmy, że ten projekt ustawy wraz, jak rozumiem, z raportem z konsultacji, z odpowiedziami na wnioski szeroko pojętej strony społecznej, zostanie opublikowany też w najbliższym czasie. Tu słowo: luty. Mam nadzieję, że roku 2026, a nie lat późniejszych. Będziemy tutaj też za słowo trzymać. I oczywiście będziemy generować dyskusję na temat funkcjonowania funduszu, ale też wsparcia transportu publicznego ze środków rządowych.

Bardzo gorąco dziękuję jeszcze raz wszystkim państwu za udział w tej dyskusji. Dziękuję za udzielone informacje przez pana ministra Bukowca. Jeszcze raz powtarzam – tam, gdzie się nie zgadzamy, będziemy formułować nasze różnice i inne podejście, niż podejście obecnego kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury. Tam, gdzie zmiany będą dobre, będziemy mówić – OK, to może zostać, to jest potrzebne. I w taki sposób widzimy swoją rolę, jeżeli chodzi o kształtowanie wsparcia transportu zbiorowego w Polsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, pan minister jeszcze prosił o możliwość odpowiedzi – proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, jeśli można. W kilku słowach do wypowiedzi pana posła Webera.

Pan pytał o środki. Oczywiście będzie zaproponowana kwota, natomiast ja chciałbym wskazać jeszcze na ten ważny element, który też...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jaka kwota?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Powiedziałem, że będzie zaproponowana. Na pewno nie będzie to kwota niższa niż ta, która w tej chwili jest przeznaczona – bo tę kwotę sukcesywnie podnosimy.

Natomiast ta reforma, która ma w naszej ocenie wejść w życie jak najszybciej – planujemy 1 stycznia 2027 r. – ma na celu również zracjonalizowanie środków, które są wydawane. Bo nie ukrywajmy, że w ten sposób pewnie będą również te środki bardziej racjonalnie, bardziej starannie wydatkowane przez samorządy. Bo proszę mi powiedzieć, jaki system sprawnej kontroli jest w tej ustawie, która w tej chwili obowiązuje? Jaki?

Oczywiście, mają do tego, rozumiem, instrumenty... Tak skonstruowaliście tę ustawę kiedyś, że tam nie ma żadnych instrumentów do tego, panie pośle... Oczywiście...

Panie pośle, pan mówi o wrzutkach? Pan mówi o wrzutkach? Roześmiałem się. No właśnie... Bo pan mówi o wrzutkach, o systemie, który był nagminnie stosowany przez pana partię, natomiast my zaproponowaliśmy – i była dyskusja w Komisji – tę propozycję. To nie było wrzucane w nocy. To było wrzucane na posiedzeniu Komisji, panie pośle.

Linie szkolne. A zna pan ustawę kamilkową? Zna pan ustawę kamilkową? Niech pan sobie przeczyta. Niech pan sobie przeczyta...

Linie podmiejskie. Pan mówi, że jest ryzyko, że miasta wezmą większość budżetu. Powiedziałem o tym – chcemy, żeby na równych zasadach był wjazd do miast, żeby firmy, które wjeżdżają do miast, nie miały możliwości dotacji. Bo trudno powiedzieć, że w miastach jest wykluczenie komunikacyjne. Nie z tym mamy walczyć. Mamy walczyć z wykluczeniem, z brakiem dojazdu, z białymi bramami, a nie dofinansowywać również kursy miejskie.

Natomiast jeśli chodzi o umowy wieloletnie, w ustawie jest fakultatywna możliwość do dziesięciu lat. Wojewodowie – ja nie jestem zwierzchnikiem wojewodów – mają tutaj swobodę, żeby w ramach naborów określić te parametry. Jeśli przyjęli argumenty – bo ja o tych argumentach mówię wprost – to dobrze. Bo jeżeli mamy to zmienić, to zmienimy to w sposób racjonalny, żeby marszałkowie nie odmówili przyjęcia tych propozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo...

Posel Rafał Weber (PiS):

Ale pytania zostały zadane w moim kierunku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jeszcze pan chce odpowiedzieć, tak? Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Rafał Weber (PiS):

Ustawa Kamilka – co ma piernik do wiatraka? To moja odpowiedź w tym zakresie, w tym temacie.

Jeżeli chodzi o linie podmiejskie i dostępność przystanków komunikacyjnych w miastach, to też jest zupełnie inne zagadnienie, inny temat i w inny sposób może zostać uregulowany, aniżeli dopuszczeniem do funduszu przewozów podmiejskich.

I jeszcze raz powtarzam, środki finansowe są tutaj jednym z głównych zagadnień zmian, które planujecie. Póki co enigmatyczna odpowiedź, że nie będą mniejsze niż w roku 2026. No ale to odpowiedź, która zupełnie nie wystarcza. Bo jeżeli fundusz ma się rozwijać, jeżeli transport publiczny ma się rozwijać, jeżeli ma być z roku na rok przyrost linii użyteczności publicznej, tak jak to miało miejsce od 2019 roku, to ta kwota tegoroczna już jest za mała, żeby zaspokoić samorządy na rok 2027, nie mówiąc o latach kolejnych. Czekamy na ustawę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pan minister jeszcze? Nie.

Szanowni państwo, ja tylko na szybko sprawdziłem – ponieważ padła tu informacja o miliardzie w 2023 roku. W 2023 roku wydatkowano na fundusz 686 mln zł. W tym roku mamy 1,235 mld, to jest 80% więcej – porównanie roku 2023 do 2026. I myślę, że to też pokazuje, jakie decyzje zostały podjęte, także w tym roku.

Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo serdecznie wszystkim państwu dziękuję za udział w naszych obradach.

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