

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU DROGOWEGO,
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
(NR 2)
z dnia 22 maja 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 2)

22 maja 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra finansów na temat funkcjonowania systemu poboru opłat e-TOLL.

W posiedzeniu udział wzięli: **Małgorzata Krok** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów, zastępca szefa Krajowej Administracji Skarbowej wraz ze współpracownikami, **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, **Sławomir Nastał** p.o. zastępca głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Michał Borowiec** zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Adam Owsianik** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Tomasz Olszówka** radca prawny w Wydziale Prawno-Legislacyjnym Biura Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców oraz **Gerard Skroński** przewodniczący Sekcji Drogownictwa i Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami.

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

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra finansów na temat funkcjonowania systemu poboru opłat e-TOLL. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Poproszę zastępcę szefa KAS o zabranie głosu i przedstawienie informacji oraz zaprezentowanie prezentacji. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów, zastępca szefa Krajowej Administracji Skarbowej **Małgorzata Krok**:

Dzień dobry państwu. Dziękuję, panie przewodniczący. Na wstępie przedstawię moje wsparcie: pani dyrektor Katarzyna Paterak-Kondek, dyrektor Departamentu Poboru Opłat Drogowych KAS; pani Joanna Luba, zastępca dyrektora Departamentu Poboru Opłat Drogowych w KAS.

Szanowni państwo, dzisiaj krótko opowiemy o tym, czym jest e-TOLL, jak ten system działa, jakie są wyniki, jeżeli chodzi o opłaty drogowe. Krótka agenda tej prezentacji jest następująca. Najpierw opowiemy państwu o systemie, przedstawimy długość dróg

płatnych, na których pobieramy opłatę. Następnie opowiem o integracji i interoperacyjności systemu, który mamy w Polsce, z innymi usługami w Polsce, ale także z usługami na poziomie europejskim, przedstawimy kilka statystyk dotyczących wykorzystania systemu e-TOLL, a następnie dane finansowe, czyli wpływy do KFD i wydatki związane z funkcjonowaniem systemu poboru opłat drogowych.

Jeżeli chodzi o sam system, to szef Krajowej Administracji Skarbowej jest podmiotem odpowiedzialnym za pobór opłaty od 2020 r. Opłata jest pobierana za pomocą Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS. System ten potocznie nazywa się e-TOLL. Opłata jest pobierana za przejazd po drogach krajowych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Do 30 czerwca 2023 r. system ten był wykorzystywany również do poboru opłat drogowych za przejazd autostradą na odcinkach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad – to jest odcinek autostrad A2 i A4 – natomiast od 1 lipca 2023 r. został zniesiony pobór opłaty za przejazdy tymi odcinkami. Wtedy opłaty te były pobierane od pojazdów lekkich, czyli od pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony.

System e-TOLL, czy SPOE KAS, jest jedynym systemem, dzięki któremu można w Polsce realizować obowiązek poboru opłat drogowych. Sam system wykorzystuje technologię pozycjonowania satelitarnego. Tutaj użytkownik może wybrać, w jaki sposób będzie przekazywał do systemu te dane geolokalizacyjne. Są trzy opcje: zewnętrzny system lokalizacyjny, czyli urządzenie służące m.in. do zarządzania flotą pojazdów, montowane w pojeździe na stałe; urządzenie pokładowe OBU, czyli przenośne urządzenie, które jest zasilane z gniazdka zapalniczki; aplikacja szefa KAS, aplikacja e-TOLL.

Jeżeli chodzi o obsługę klientów e-TOLL, mamy tutaj obsługę online poprzez internetowe konto klienta. Na tym koncie mamy wgląd m.in. w historię opłat. Możliwość zarządzania tym kontem jest przez 24 godziny na dobę. To usługa online. Do tego mamy ok. 100 stacjonarnych miejsc obsługi klienta, które są ulokowane w całej Polsce.

Jeżeli chodzi o sieć dróg płatnych, opłaty są pobierane od przejazdów przez autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe. Łącznie odcinki płatne to na ten moment ok. 3,6 tys. km.

System e-TOLL jest takim systemem, który jest zintegrowany również z innymi usługami, które są dostępne w Polsce. Aplikacja e-TOLL, aplikacja szefa KAS jest wykorzystywana również dla celów SENT, czyli zgłoszenia przewozu towarów. Mamy możliwość logowania się do internetowego konta klienta przy pomocy Profilu Zaufanego i aplikacji mObywatel. W związku z tym dostępność konta klienta jest ułatwiona, jest większa. Do konta klienta możemy zalogować się również przez e-Urząd Skarbowy, a sama aplikacja czerpie dane o pojazdach z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, czyli z CEPiK.

Na poziomie europejskim e-TOLL jest interoperacyjny z taką usługą, która nazywa się EETS, czyli Europejską Usługą Opłaty Elektronicznej. Jest to narzędzie umożliwiające użytkownikom uiszczenie opłaty za przejazd drogami płatnymi na terytorium całej Unii Europejskiej w ramach jednej umowy zawartej z dostawcą i za pomocą jednego urządzenia pokładowego. Usługa ta jest w Polsce aktywna od października 2022 r. Teraz jest świadczona przez jednego dostawcę, czyli Telepass, ale trwa akredytacja kolejnego dostawcy. Jest ona o tyle wygodna, że kierowca może, wykorzystując to jedno narzędzie, uiszczać opłaty drogowe w całej UE.

Jeżeli chodzi o statystyki, na ten moment mamy ponad 6 mld km przejechanych w e-TOLL, ok. 3 mln zarejestrowanych pojazdów ciężkich i ponad 1 mln zarejestrowanych kont użytkowników. Jeżeli chodzi o aplikację mobilną, mamy blisko 2 mln pobrań tej aplikacji mobilnej.

Tak jak wspominałam wcześniej, użytkownicy mają możliwość wyboru narzędzia, które będą wykorzystywali dla potrzeb geolokalizacji. Jeżeli chodzi o to, które z tych opcji są najczęściej wykorzystywane, to mamy ok. 1,5 mln pobrań aplikacji e-TOLL. Na drugim miejscu, jeżeli chodzi o popularność, są urządzenia przenośne OBU. Jest też 450 tys. ZSL, czyli urządzeń montowanych stacjonarnie.

Jeżeli chodzi o wpływy, w planie finansowym na 2024 r. przewidziano wpływy z tytułu poboru opłaty elektronicznej na poziomie 2242 mln zł. Na slajdzie macie państwo przed-

stawioną tę kwotę w podziale na poszczególne kwartały. Jeżeli chodzi o pierwszy kwartał – który mamy zamknięty – plan został zrealizowany z nadwyżką, natomiast jeżeli chodzi o wpływy przekazane do KFD w okresie do stycznia do końca kwietnia tego roku, to ta kwota wynosi blisko 800 mln zł.

Jeżeli chodzi o koszty na ten rok, w planie finansowym przewidziano koszty na poziomie ok. 433 mln zł, natomiast poniesione koszty funkcjonowania SPOE KAS to na ten moment ok. 54 mln zł, czyli zaplanowane koszty są zrealizowane na poziomie niecałych 13%.

Dziękuję za uwagę. Jeśli mają państwo pytania, to zapraszam.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos? Proszę bardzo, pani posłanka.

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, pani minister, chciałabym zapytać o kursy, które według mojej wiedzy nie odbyły się. To kursy zawodowe osób, które zgłosiły się na inspektorów. Jaki ma to wpływ na funkcjonowanie Inspekcji Transportu Drogowego? Rekrutacja odbyła się. Przez kilka miesięcy te kursy się nie odbywały. Z tego, co donoszą różne media, niektórzy inspektorzy zwalniają się z pracy jeszcze przed podjęciem działań. Jaki ma to wpływ na funkcjonowanie inspekcji i na te wpływy, o których pani tutaj mówiła? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani poseł. Chociaż to w stu procentach nie odnosi się do naszego tematu dzisiejszych obrad, to jest z nami pełniący obowiązki zastępcy głównego inspektora transportu drogowego, pan Sławomir Nastał. Myślę, że oddam teraz głos panu inspektorowi.

Pełniący obowiązki zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Sławomir Nastał:

Ustosunkowując się do tego pytania, powiem, że faktycznie ten kurs nie odbył się z dwóch powodów. Zbyt mała była liczba osób, które, że tak powiem, umożliwiłyby uruchomienie tego kursu, i koszty wynikające z tego szkolenia przewyższałyby korzyści, które wynikałyby na dziś, jednakże osoby te zostały przekierowane do czynności administracyjnych w kontekście wspomagania i wystawiania decyzji administracyjnych. Zawsze występują tam spiętrzenia. Biorąc pod uwagę procedury, które gdzieś tam są, inspekcja jest jedynym organem, który te decyzje wystawia, więc te osoby są przygotowywane do tej pracy. Wstępnie planujemy, że na koniec roku takowy głos będzie, tylko że muszą być odpowiednie osoby. Biorąc pod uwagę perspektywę rozszerzenia dróg płatnych, przewidujemy też zwiększenie zatrudnienia.

Odpowiadając więc na pytanie pani poseł, te osoby są wykorzystywane do wystawiania tych decyzji. Nie ma to wpływu negatywnego. Biorąc pod uwagę to, że sieć dróg jest zabezpieczona inspektorami, którzy wykonują czynności kontrolne na drodze, czynności, które podjęliśmy od stycznia i lutego tego roku, współpraca z wojewódzkimi inspektorami spowodowała efekt synergii, czyli wykorzystujemy także kontrole mieszane, które także w kontekście współpracy z WITD, czyli wojewódzkimi inspektorami transportu drogowego, doprowadzają do tego, że liczba kontroli jest większa, a przede wszystkim ukierunkowana w kontekście skuteczności, czyli wszystkie pojazdy, które są zatrzymywane przez Inspekcję Transportu Drogowego, są także weryfikowane, jeżeli chodzi o opłaty elektroniczne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pani poseł.

Posel Agata Wojtyszek (PiS):

Chciałam dopytać pana ministra, bo dostałam też informację od związków zawodowych. Oni nazywali to nawet kampaniami karnymi. Czy to przenoszenie za biurko jest tylko z powodu tego, że te osoby nie odbyły kursu, bo go nie było, czy są oddelegowy-

wane za karę? Zwracają się do mnie osoby z takim pytaniem, dosłownie. Przeczytam: „W związku z podjęciem informacji, że niektórzy z nas przymusowo zostali ewakuowani do biura za karę, poproszę o pomoc w tej sprawie, bo boimy się, że każde słowo wypowiedziane będzie przeciwko nam w taki sposób realizowane”. Dlatego bardzo proszę o odpowiedź i dopowiedzenie tego.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Proszę, panie inspektorze.

Pełniący obowiązki zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Sławomir Nastał:

Pani poseł, żadne czynności wynikające z pracy nie są za karę. Po prostu wykorzystujemy potencjał ludzki wynikający z danej sytuacji, który jest obecnie potrzebny. Biorąc pod uwagę spiętrzenia pewnych rzeczy, tak rotujemy tymi ludźmi, żeby ludzki potencjał był wykorzystywany, bo na system trzeba patrzeć *per global*, nie w kontekście tu i teraz, tymi czynnościami, które są wykonywane.

Wcześniej inspektorzy transportu drogowego wykonywali jedno i drugie czynności w takim sensie, że kontrolowali pojazdy, i jeżeli stwierdzali naruszenia, prowadzili postępowania. Od wielu, wielu lat jest to zmienione i zostało to podzielone, czyli są kontrole drogowe i protokoły kontroli są przekazywane do wystawiania decyzji. Biorąc pod uwagę zwiększenie, miesiąc w miesiąc otrzymujemy w paczkach z Krajowej Administracji Skarbowej więcej incydentów, jest potrzeba zwiększenia wystawiania i prowadzenia tych postępowań. Dlatego też te osoby są przekierowywane. Zawsze jednak oceniamy to, co jest wykonywane na drodze, i to, co jest wykonywane w biurze, więc staramy się wypośrodkować, gdzie ukierunkowanie faktycznie musi mieć miejsce. Zarządzanie jest procesem ciągłym, dlatego też takie decyzje zostały podjęte. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję. Mam pytanie o dane, które były, dotyczące dróg, których dotyczy system. Chyba przedstawiła to pani tak, że obecnie jest ponad 3 tys. km dróg ekspresowych i autostrad, natomiast z tego, co rozumiem, w planie, który był od 2011 r., program miał objąć 7 tys. km do końca 2023 r. Przynajmniej taką mam informację. Jak to wygląda, jeśli chodzi o plany? Czy na tym, co jest obecnie, ulepszamy to, czy myślimy o zwiększeniu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MF, zastępca szefa KAS Małgorzata Krok:

Bardzo dziękuję za pytanie. Chyba będę musiała przekierować to pytanie do Ministerstwa Infrastruktury z uwagi na to, że my obsługujemy system, natomiast jeżeli chodzi o politykę i plany rozszerzenia siatki dróg, to tutaj wiodącym podmiotem będzie Ministerstwo Infrastruktury.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, system poboru opłat został stworzony w ogólnym założeniu mówiącym, że docelowo w systemie poboru opłat zostaną ujęte wszystkie odcinki budowanych autostrad i dróg ekspresowych. To pierwsza zasada. Od początku patrzyliśmy również na drogi krajowe, głównie na drogi krajowe dwujezdniowe, które zapewniają możliwość szybkiego i bezpiecznego przejazdu przewoźnikom drogowym, i czasami jeszcze na drogi krajowe, które były równoległe przede wszystkim do sieci dróg autostradowych i na które uciekał ruch ciężki w wyniku wprowadzenia opłat. Tak mniej więcej stopniowana była hierarchia dróg płatnych.

Zawsze podstawową zasadą było to, że opłaty były i będą wprowadzane w pierwszej kolejności na drogach, które zapewniają przewoźnikom możliwość przeprowadzenia bezpiecznego, szybkiego transportu na czas. Do 2017 r. wielokrotnie ten system rozszerzano. Od początku 2011 r. rozszerzano ten system bodajże siedem razy. Po 2017 r. system był przekształcany z technologii mikrofalowej na technologię satelitarną. Zmiany w systemie były ograniczane do minimum, żeby ten proces przebiegł nam szybko i sprawnie. W międzyczasie budowane autostrady i drogi ekspresowe są przygotowywane z Krajową Administracją Skarbową do poboru tych opłat. Myślę, że rozszerzenie systemu poboru opłat będzie następowało regularnie, w miarę oddawania kolejnych dróg do eksploatacji na poszczególnych odcinkach dróg, które będą w użytkowaniu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Proszę o uzupełnienie pana posła.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Jeżeli chodzi o uzupełnienie, chciałem zapytać. Powiedział pan, że do 2017 r. było to powiększane, a od tego czasu bardziej modernizowany był sam system, czyli rozumiem, że od 2017 r... Chodzi mi o kwestie finansowe dla budżetu naszego państwa i nawet pod kątem budowy dalszych autostrad czy dróg ekspresowych. Rozumiem, że od 2017 r. nie doszły nowe kilometry, tylko trwała modernizacja działającego systemu. Tak?

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Tak. Od 2017 r. dokonywano tylko drobnych korekty sieci, wynikających ze spraw technicznych, natomiast, tak jak mówię, było to spowodowane tym, że wygasła umowa z poprzednim wykonawcą, który realizował cały projekt jeszcze w systemie mikrofalowym. Nastąpiła zmiana technologii, nastąpiła zmiana podmiotu, który odpowiada za pobór opłat. Krajowa Administracja Skarbowa wprowadziła system satelitarny, który ma zupełnie inną jakość – i dla użytkowników, i pod kątem zarządzania siecią dróg płatnych – więc oczywiście takie rozszerzenia będą następować.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu pana posła Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam kilka pytań i do Krajowej Administracji Skarbowej, i do Inspekcji Transportu Drogowego.

Na początku chciałbym zapytać o okres, w którym istniał jeszcze obowiązek uiszczenia opłaty za przejazd odcinkiem autostrad A2 i A4 dla samochodów osobowych, do czerwca 2023 r. włącznie. Ile postępowań wszczęto z tytułu nieuiszczenia opłaty za przejazd odcinkami A2 i A4? Wiem, że tę kwestię nadzorowała izba skarbową w Łodzi. Chciałbym zapytać o dane w tej sprawie i o to, czy ten komponent został rozliczony. Mówię tutaj o kierowcach, którzy nie uiszcili opłaty e-TOLL w czasie, w którym obowiązywał ich ten ustawowy obowiązek. Ile takich postępowań zostało wszczętych w 2023 r. oraz od momentu wejścia w życie tego rozwiązania, jeszcze w 2022 r.?

Drugie pytanie dotyczy liczby postępowań wszczętych przez administrację rządową w stosunku do pojazdów powyżej 3,5 tony w 2024 r., w miesiącach od stycznia do kwietnia oraz tego, jaka liczba postępowań została wszczęta w 2023 r. Jakie są ewentualne uwagi ze strony Krajowej Administracji Skarbowej do pozyskiwania środków w ramach tych postępowań administracyjnych? Jaki jest procentowy współczynnik uzyskiwania tych przychodów?

Trzecia uwaga to pytanie do przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury czy Ministerstwa Finansów. Jaka jest dzisiaj długość odcinków dróg krajowych na wschód od Wisły objętych systemem poboru opłat e-TOLL? Jaki jest ewentualnie harmonogram włączania w system poboru opłat nowych odcinków budowanych dróg ekspresowych na wschód od Wisły? Mówię tutaj o „ósemce”, o S19. Pamiętam, że swego czasu, dobre kilka lat temu, też zwracano na to uwagę, ale tam kontekst był zupełnie inny, bo był związany z działaniami państwa, później zresztą skutecznymi, które ograniczyły czy w ogóle zlikwidowały kwestię wwozu do Polski paliwa, zwłaszcza z kierunku litewskiego, co też

miało później ogromne znaczenie dla poprawy referencyjności i konkurencyjności firm płacących podatki na tym rynku paliwowym.

Z mojej strony to na razie te trzy pytania.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Oddam głos pani minister Małgorzacie Krok.

Podsekretarz stanu w MF, zastępca szefa KAS Małgorzata Krok:

Dziękuję. Odniosę się do tych pytań tak. Jeżeli chodzi o liczbę wszczętych postępowań dotyczących opłat za przejazd autostradą pojazdów lekkich, to nie posiadam ze sobą tych danych, natomiast odpowiemy na piśmie. Przygotujemy odpowiedź z tymi danymi. To samo, jeżeli chodzi o długość dróg na wschód od Wisły, które są objęte opłatami. Nie mam tej liczby ze sobą, ale odpowiedź dla państwa przygotujemy pisemnie.

Jeżeli chodzi o postępowanie wszczęte wobec pojazdów ciężkich, to postępowania te są prowadzone przez Generalną Inspekcję Transportu Drogowego, więc przekażę głos do inspekcji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Proszę bardzo.

Pełniący obowiązki zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Sławomir Nastał:

Odpowiadając na pytanie, jeżeli chodzi o 2023 r., liczba wszczętych postępowań administracyjnych to 31 456, liczba postępowań zakończonych decyzjami to 31 223 decyzje administracyjne na kwotę 35 042 tys. zł. Jeżeli chodzi o podsumowanie okresu styczeń–kwiecień tego roku, są to 12 633 wszczęte postępowania administracyjne, czyli widać tendencję wzrostową. Jeżeli chodzi o liczbę decyzji, to jest 13 468 decyzji na kwotę 19 118 250 zł, co stanowi rok do roku, biorąc pod uwagę to, że w tej chwili jest to ok. 44% w stosunku do analogicznego okresu, czyli biorąc pod uwagę, że jest to ok. 10–11% więcej, jeżeli chodzi o wpływy z tytułu kar... Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo. W celu uzupełnienia pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu podkomisji:

Mam też oczywiście prośbę. Pani minister finansów już zasygnalizowała, że udzieli odpowiedzi na piśmie. Myślę, że dobre, pożyteczne byłoby też to, aby członkowie Komisji Infrastruktury uzyskali kompletną informację dotyczącą tych postępowań administracyjnych i aby taka odpowiedź została udzielona na ręce przewodniczącego Komisji Infrastruktury z prośbą o rozesłanie tego członkom Komisji. Myślę, że jest to informacja wartościowa dla członków Komisji Infrastruktury. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Te informacje na pewno zostaną przekazane wszystkim członkom Komisji Infrastruktury.

Proszę teraz o zabranie głosu przez panią poseł Kołodziejczak.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Mam pytanie do pana dyrektora. Kolega usiadł tak niefortunnie i zasłonił pana. Poproszę trochę w prawo. Dziękuję. Mówił pan o tym, że te 3 tys. km objęte systemem e-TOLL to jest – jak zrozumiałam z pana wypowiedzi – jeden system technologiczny, a teraz pracujecie państwo nad innym. Źle zrozumiałam, no właśnie. Jeżeli byłyby to różne systemy, czy one będą ze sobą współpracowały? Jeżeli źle zrozumiałam tę wypowiedź, to jeszcze raz bardzo proszę o wyjaśnienie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Panie dyrektorze, proszę o zabranie głosu.

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, system oparty wcześniej na technologii mikrofalowej obejmował 3,6 tys. km dróg. Zmiana technologiczna nastąpiła właśnie na tej sieci,

czyli technologia zmieniła się całkowicie: mikrofale na satelitę. Bardzo istotne zmiany musiały zostać wprowadzone również na drogach. Nie trzeba już montować bramownic naliczających. Wszystko dzieje się z wykorzystaniem technologii satelitarnej i aplikacji, i systemu oczywiście, natomiast jeśli chodzi o sieć, to jest ta sama sieć, która była wcześniej w systemie mikrofalowym. Teraz funkcjonuje w systemie satelitarnym. Nie ma więc problemu.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Nie ma kolizji?

Dyrektor departamentu MI Jarosław Waszkiewicz:

Nie ma kolizji, problemów we współpracy między dwoma systemami. To jest jeden i ten sam system.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa ma jeszcze jakieś pytania lub chciałby zabrać głos? Nie widzę. Zamykam dyskusję. Bardzo dziękuję wszystkim za obecność na dzisiejszym posiedzeniu podkomisji.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie. Kolejne posiedzenie podkomisji odbędzie się najprawdopodobniej 13 czerwca. Dziękuję bardzo.