

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
MONITOROWANIA WYKORZYSTANIA
FUNDUSZY UNII EUROPEJSKIEJ
W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY
(NR 10)
z dnia 3 czerwca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 10)

3 czerwca 2025 r.

Podkomisja stała do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Pudy (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra funduszy i polityki regionalnej na temat realizacji wykorzystania środków w ramach programu „Fundusze europejskie na infrastrukturę, klimat, środowisko na lata 2021–2027” (FENIKS) oraz w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO).

W posiedzeniu udział wzięli **Monika Dołowiec** dyrektor Departamentu Koordynacji Krajowego Planu Odbudowy Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Jarosław Dembek** naczelnik Wydziału Koordynacji Wdrażania w Departamencie Funduszy Europejskich Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami oraz **Krzysztof Skorobogaty** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

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

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dzień dobry. Witamy serdecznie.

Szanowni państwo, może rozpoczniemy. Wiem, że posłowie jeszcze do nas dotrą, tak że wtedy będziemy mogli dyskutować w pełnym gronie.

Chciałbym serdecznie przywitać wszystkich gości. Witam serdecznie panią dyrektor Monikę Dołowiec z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Witam serdecznie pana Jarosława Orlńskiego, dyrektora w MFIPR. Witam serdecznie panią Annę Tołubińską, zastępcę dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych. Witam serdecznie panią Sylwię Depczyńską-Wilk, naczelnik Wydziału Zarządzania w Departamencie Funduszy Europejskich w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Witam serdecznie pana Jarosława Klonowskiego, naczelnika Wydziału Analiz i Koordynacji Finansowania w Departamencie Funduszy Europejskich w MKiŚ. Witam serdecznie pana Jarosława Dembka, naczelnika Wydziału Koordynacji Wdrażania w Departamencie Funduszy Europejskich MKiŚ. Witam serdecznie panią Dorotę Mróz, radcę w Wydziale Analiz i Koordynacji Finansowania w Departamencie Funduszy Europejskich. Witam serdecznie pana Krzysztofa Skorobogatego, starszego inspektora kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli. Nie wiem, czy z nami jest. Jest. Witam serdecznie, dzień dobry. Witam także pana Krzysztofa Osińskiego, specjalistę ds. legislacji Związku Województw RP, panią Joannę Lech, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, i Małgorzatę Grzegorczyk, dyrektor Departamentu Monitoringu i Programowania w CUPT. Serdecznie witamy wszystkich państwa i oczywiście niezawodnych posłów, którzy dotarli na czas. Witam serdecznie państwa posłów, którzy są z nami. Witam pana wiceprzewodniczącego.

Po tym uroczystym otwarciu posiedzenia naszej podkomisji rozpoczynamy obradowanie. Porządek został państwu przesłany. Każdorazowo apeluję: jeżeli państwo posłowie mają jeszcze jakieś tematy, którymi chcieliby się zająć, to oczywiście chętnie się z nimi zapoznam.

Jest z nami również pan minister Rafał Weber.

Dzisiejszym tematem posiedzenia jest informacja ministra funduszy i polityki regionalnej na temat realizacji wykorzystania środków w ramach programu „Fundusze europejskie na infrastrukturę, klimat, środowisko na lata 2021–2027” (FEnIKS) oraz w ramach Krajowego Planu Odbudowy. Przechodzimy do realizacji porządku dziennego.

Ponieważ jest nas już kilku, więc mogę w tym miejscu stwierdzić kworum.

Bardzo proszę. Myślę, że rozpoczniemy od pana dyrektora Orlińskiego. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Jarosław Orliński:

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Jeszcze chciałbym podziękować. Serdecznie dziękuję w imieniu swoim, członków Komisji i sekretariatu za przesłane informacje na temat programu FEnIKS, bo mogliśmy zapoznać się z tym trochę wcześniej. Bardzo dziękuję.

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orliński:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dzień dobry. Witam państwa serdecznie.

Proszę państwa, materiał został państwu przekazany, tylko tytułem podsumowania postaram się natomiast przedstawić kilka najważniejszych punktów. Jak państwo pamiętacie, chyba miesiąc temu mieliśmy spotkanie. Też było poświęcone m.in. wdrażaniu programu FEnIKS. W związku z tym chciałbym przedstawić informacje na temat tego, co przez ten miesiąc udało nam się osiągnąć i zrobić.

W zeszłym miesiącu udało nam się certyfikować do Komisji Europejskiej 5 mld zł, tj. ponad 1,2 mld euro. Czekamy na refundację. Akurat na początku tego miesiąca powinniśmy otrzymać ok. 1 mld euro refundacji ze strony KE dzięki temu, że udało nam się przyspieszyć, zwłaszcza w sektorze transportu. Myślę, że pani dyrektor Joanna Lech powie państwu o tym kilka słów. Udało nam się przyspieszyć przede wszystkim projekt drogowy, jeżeli chodzi o certyfikację. Mamy nadzieję na szybki napływ środków do Krajowego Funduszu Drogowego. Dzięki temu będzie to zasilone.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o całkowitą certyfikację w ramach programu operacyjnego, o całą alokację programu operacyjnego, przekroczyliśmy próg 10%, natomiast alokacja bez środków rezerwy elastyczności to jest ponad 12%. Przypomnę, że do końca tego roku wszystkie programy operacyjne w ramach polityki spójności muszą zrealizować tzw. zasadę n+3. Akurat w przypadku naszego programu operacyjnego to jest ok. 12,5% środków całej alokacji w ramach programu operacyjnego, więc, jak państwo widzicie, mamy ponad 10%. W związku z tym tak naprawdę zostaje nam niewiele do osiągnięcia. Na koniec maja udało nam się zrealizować zasadę n+3 w ok. 80%. Do końca roku trochę zostało, w związku z tym spodziewamy się i mamy nadzieję, że nawet jeszcze w lipcu uda nam się osiągnąć i zrealizować zasadę n+3 w ramach naszego programu operacyjnego.

Co jeszcze? Proszę państwa, jak państwo pamiętacie, opowiadałem też o tym, że program został skierowany do Komisji Europejskiej. Modyfikacja programu operacyjnego została skierowana w ramach przeglądu śródkresowego. Dzisiaj mogę państwu z przyjemnością zakomunikować, że uzyskaliśmy oficjalną decyzję KE dotyczącą modyfikacji programu FEnIKS w ramach przeglądu śródkresowego. Jesteśmy jednym z pierwszych krajów, a może nawet pierwszym krajem członkowskim Unii Europejskiej, który otrzymał tego typu decyzję. Decyzja ta została też przekazana dla innych programów operacyjnych w ramach naszego kraju, m.in. dla FENG i czterech programów regionalnych. Jeżeli chodzi o kwestie związane z przeglądem śródkresowym, jesteśmy więc liderem w UE.

To, co nas czeka, to realizacja prognozy certyfikacji. Przypomnę, że do końca tego roku mamy osiągnąć 14 mld zł. Tak jak powiedziałem, do tej pory realizujemy prognozę w 40%, jeżeli chodzi o certyfikację. Tutaj nie przewidujemy problemów. Nie przewidujemy żadnych problemów przede wszystkim w sektorze transportu, czy to w sektorze drogowym, czy to w sektorze kolejowym. Miło mi oficjalnie powiedzieć o tym, że mamy taki rok. Bardzo się z tego cieszymy.

Oprócz tego właśnie decyzja modyfikująca program operacyjny otwiera nam możliwość skorzystania z rozporządzenia RESTORE, które daje nam możliwość przekazania środków w maksymalnej wysokości 95% dofinansowania dla projektów związanych z odbudową po powodzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo dziękuję za tę wypowiedź. Panie dyrektorze, mam prośbę, by dać mikrofon trochę bliżej. Nasze spotkanie jest nagrywane, więc będzie łatwiej odtworzyć do protokołu.

Czy państwo posłowie mają jakieś pytania w tym obszarze? Może ja zadam, bo mam jedno. Czy pan dyrektor mógłby powiedzieć, jeżeli chodzi o przewidywaną certyfikację i o to, co będzie, w jaki sposób te środki są podzielone, tzn. ile jest w tej chwili między koleją a drogownictwem. Może ma pan takie dane procentowe albo kwotowe? Jak to mniej więcej wygląda? Które są pierwsze?

Odpowie nam pani dyrektor z CUPT, tak?

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

Przepraszam, pani dyrektor Joanna Lech ma bardzo szczegółową prezentację na ten temat, więc od razu może przedstawić najświeższe dane.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

To od razu, jeżeli możemy prosić, będziemy wdzięczni. Bardzo proszę.

Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych Joanna Lech:

Dzień dobry.

Szanowni państwo, na państwa prośbę mamy przygotowane bardziej szczegółowe dane dotyczące sektora transportu. Z dostępnej alokacji ze środków FEnIKS w wysokości 46 000 300 tys. zł dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jest przeznaczony 14,5 mld zł, dla PKP PLK – 16,7 mld zł. W tym momencie w zawartych umowach o dofinansowanie generalna dyrekcja ma już 46,6%, natomiast PKP PLK – 21,7%. W całości sektora transportu – bo oprócz projektów kolejowych, drogowych i BRD, bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod opieką CUPT mamy również miejskie, morskie i śródlądowe, intermodalne i lotniskowe – mamy zawarte w całym sektorze transportu umowy o dofinansowanie na 28,3% alokacji, czyli tych 46,3 mld zł.

Wydaje nam się, że nie powinno być przeszkód do wykorzystania całej alokacji do końca perspektywy. Jesteśmy w 2025 r. i – tak jak państwo słyszeli – sektor drogowy ma już połowę środków zakontraktowanych.

To są chyba najważniejsze informacje. Mogę oczywiście przedstawić również informacje dotyczące wniosków o dofinansowanie, które mamy już złożone. Wnioski o dofinansowanie z całego sektora transportu, które zostały złożone do CUPT, obejmują umowy na ponad 61% całej kwoty, którą mamy do dyspozycji w sektorze transportu, natomiast zatwierdzone wnioski o płatność z całej dostępnej alokacji to jest 16,02% dostępnej alokacji w sektorze transportu. Tak to wygląda dzisiaj. Są to dane z 23 maja, tak że dosyć świeże.

Czy jeszcze jakieś informacje mogłabym udostępnić? Mamy bardzo dużo szczegółowych danych dotyczących poszczególnych branż. Oczywiście prześlemy nasze dane z 23 maja.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Pani dyrektor, bardzo serdecznie dziękujemy. Jeżeli możemy otrzymać tę prezentację, to oczywiście prześlemy ją wszystkim członkom podkomisji, żeby mogli szczegółowo się z nią zapoznać.

Czy ze strony państwa posłów są jakieś pytania po tych dwóch wypowiedziach?

Jest pani poseł. Bardzo prosimy.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

W zasadzie mam tylko spostrzeżenie. Wszyscy drżeliśmy o to, czy damy radę wykorzystać ogromne środki finansowe, które do nas idą, a chcę tutaj podkreślić, że inwestycje, które są z tych środków wykonywane, mają ogromny wpływ na komfort naszego życia i bezpieczeństwo, bo chociażby transport, środowisko, energetyka to są wiodące, kluczowe sektory. Bardzo cieszy nas ta informacja, natomiast czy rzeczywiście uważacie państwo, że ten krótki czas nie

spowoduje, że te projekty będą realizowane może nie do końca. Wszystkie, które powinny być zrealizowane, ale realizujemy inne dlatego, że chcemy wykorzystać środki unijne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Zgłasza się pan dyrektor Orlński. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym podkreślić, że sporo tych projektów transportowych to projekty, które są w zakresie dróg czy w zakresie kolei. Te, które były rozpoczęte jeszcze w poprzednim okresie programowania, czyli w latach 2014–2020, bo w poprzednim okresie programowania nie udało nam się zrobić całości. Są one więc albo fazowane, albo etapowane. Oczywiście nie wszystkie są realizowane w taki sposób, chociaż akurat bardziej jest to domena projektów kolejowych niż projektów drogowych. To muszę przyznać, ale mimo wszystko jest to kontynuowane. Dzięki temu udaje nam się w tym momencie taką certyfikację uzyskać, tzn. mieć już faktury gotowe do tego, żeby potem przekazywać je do Komisji Europejskiej.

Chciałbym się też pochwalić. W następnym tygodniu – 10 czerwca – będzie podpisana umowa między CUPT a GDDKiA. To jeden z dużych projektów transportowych, drogowych. To jest odcinek autostrady A2 do Białej Podlaskiej. Proszę państwa, ten projekt też jest w trakcie realizacji. Nie jest tak, że podpisujemy umowy na projekty w sektorze transportu, które nie są realizowane. W tym przypadku domena jest taka, że najpierw idą środki krajowe. Akurat w przypadku projektów drogowych interweniuje Krajowy Fundusz Drogowy, a następnie my refundujemy, refinansujemy te środki, przekazujemy te faktury, które otrzymujemy do KE. Tak to działa w sektorze drogowym. Niestety trochę inaczej jest w sektorze kolei, gdzie trwa to troszkę dłużej, gdzie w tym momencie są to środki z budżetu państwa, które są przekazywane przez program kolejowy.

Myślę więc, że w przypadku tego projektu mamy czym się pochwalić, bo to jest coś, co jest już w trakcie realizacji. Poza tym odcinek do Siedlec został oddany fizycznie do końca zeszłego roku. Byłem na otwarciu tego projektu. Mamy więc szereg projektów, które nie tylko są w trakcie realizacji, ale są już nawet zrealizowane bądź są na ostatnich, że tak powiem, metrach do zakończenia. Dziękuję.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Jeśli mogę jeszcze uzupełnić wypowiedź pana dyrektora, panie przewodniczący, chciałabym tylko zaznaczyć, że na realizację projektów w ramach programu FEnIKS mamy czas do 2029 r., a wskaźniki, które mamy osiągnąć, były określone już na etapie programowania. W związku z tym zostało to wyznaczone dużo wcześniej i wartości docelowe, które mamy przedstawić w 2029 r., czyli na przykład długość linii tramwajowych czy długość rozbudowanych czy przebudowanych dróg, zostały określone już na samym początku, więc wiemy, do czego dążymy. Nie jest więc możliwe przedłożenie do programu projektów, które nie wpisują się w cele programu FEnIKS. Trochę inaczej jest w KPO, bo tutaj mamy krótszy czas, więc ta presja czasu jest istotna, ale w programie FEnIKS działamy zgodnie z planem.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Właśnie, do KPO zaraz przejdziemy.

Mam jeszcze pytanie. Pan dyrektor powiedział, że duża część tych projektów to projekty, które nie zostały do końca zrealizowane, były fazowane, etapowane w poprzedniej perspektywie. Ile mamy nowych projektów, jeżeli chodzi o drogi i koleje, które są przygotowane, certyfikowane czy chociaż zakontraktowane?

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

Przekazemy taki podział, natomiast mogę powiedzieć z tego, co pamiętam, ogólnie. Jeżeli chodzi o sektor kolejowy, nie mamy nowych projektów. Przede wszystkim są to jednak projekty z poprzedniej perspektywy finansowej. Jeżeli chodzi o projekty drogowe, więcej mamy projektów nowych, czyli niefazowanych, nieetapowanych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo, szanowni państwo.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Bartosz Zawieja.

Posel Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję.

To kawał dobrej roboty, niemniej dla mnie najważniejszy jest aspekt regionalno-lokalny. Poprosiłbym Centrum Unijnych Projektów Transportowych – z racji państwa fachowości – o krótką informację o tym, co słychać w moim ukochanym Poznaniu, czyli o tym, jak oceniają państwo wdrażanie poszczególnych projektów. To dotacja 100 mld zł, czyli Program Centrum – etap II – budowa trasy tramwajowej na ulicy Ratajczaka. To 16 mln zł, czyli zarządzanie zielenią powierzchni nieprzepuszczalnych, a także największa spółka wod.-kan. w Polsce, Aquanet, i uporządkowanie gospodarki wod.-kan. Tam jest ponad 50 km kanalizacji sanitarnej i 203 mln zł dotacji. Dodatkowo w ujęciu regionalnym jest modernizacja czy budowa linii kolejowej Poznań–Wągrowiec, tj. odcinek Wągrowiec–Gołańcz, i projektowanie od grudnia ubiegłego roku poznańskiego węzła kolejowego.

Ogólnie rzecz biorąc, mam taką konkluzję. Jeżeli moglibyśmy poprosić o zestawienie, poproszę o zestawienia projektów wielkopolskich, jeżeli chodzi głównie o drogi krajowe, ale również o PKP PLK. To za kilka tygodni. Mnie się nie spieszy. Jak to wygląda z punktu widzenia państwa współpracy z głównymi beneficjentami tychże dotacji?

Mam do państwa postulat. Chociażby wczoraj mieliśmy swój zespół metropolitalny w Obornikach Wielkopolskich. Pozdrawiam panią starostę i tamtejszy samorząd przy współudziale pana ministra Krzysztofa Paszyka. Na wszystkich tego typu rzeczach – moim zdaniem to też państwo potwierdzą – jest problem z decyzjami środowiskowymi. Regionalne dyrekcje ochrony środowiska są przeciążone, nie mają kadr, te kadry mogą być niedoceniane finansowo.

Być może to jest naiwne działanie byłego funduszwójca, ale czy są środki w ramach KPO czy programu FEnIKS w ramach pomocy technicznej, czy jakieś inne rzeczy, które w swoich instytucjach, bo problem ten dotyczy również państwa instytucji... Chodzi o to, że KPO to jest lipiec przyszłego roku. Czy w państwa instytucjach dzieją się jakieś decyzje środowiskowe, które mogłyby rozwiązać ten węzeł gordyjski? To nie są tylko inwestycje unijne. Moim zdaniem tam jest problem czasowy i ludzki. Pytanie, czy coś dzieje się w tej materii, bo jeżeli nie, będziemy chcieli państwa w niej wesprzeć. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan Rafał Weber, bardzo proszę, panie pośle.

Posel Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, pani prezes, pani dyrektor, panie dyrektorze, może w duchu wystąpienia kolegi posła Bartosza Zawieja, też z troską o funkcjonowanie regionalnych dyrekcji ochrony środowiska, z tym że widzę tam nieco inny problem. Oczywiście pracy tam nie brakuje, a ludzi w tym zakresie fachowości pewnie tak.

Widzę jednak zmianę podejścia do kwestii inwestycyjnych. Była ona wyrażona chociażby poprzez cofnięcie klauzuli wykonalności dla jednego z odcinków drogi ekspresowej S11 na granicy województwa zachodniopomorskiego i wielkopolskiego. Chyba to jest ten fundamentalny problem, który pojawił się w ostatnich miesiącach w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska. Nie mówię tylko o obszarze drogownictwa, tylko generalnie o inwestycjach, dla których wydawane są decyzje środowiskowe właśnie na tym poziomie, bo przypominam też sobie ustawę z końcówki poprzedniej kadencji, która pewien ciężar decyzji środowiskowych miała przenieść na samorządy właśnie po to, żeby odciążyć RDOŚ od tej pracy, od pracy przy tych drobniejszych inwestycjach. Pytanie, jaki to przyniosło skutek, jaki to przyniosło efekt.

To może jest troszeczkę poboczna dyskusja, bo nie jest bezpośrednio związana z tematyką tego posiedzenia, chociaż wiadomo, że bez decyzji środowiskowych inwestycje nie będą realizowane. Im szybciej taka decyzja zostanie wydana i okluzulowana, tym szybciej zostanie zrealizowana i na końcu rozliczona. O tym przecież w tej chwili mówimy.

Jak jednak mówię, to jest tylko kamyczek do ogródka dyskusji na temat pracy regionalnych dyrekcji ochrony środowiska. W mojej ocenie jest to teraz problem nieco inny aniżeli jeszcze dwa czy trzy lata temu. Wtedy faktycznie tam te zacięcia były związane z brakiem odpowiedniej liczby rąk do pracy, pewnie też z procedurami administracyjnymi. Teraz natomiast

moja obserwacja jest taka, że niestety nastąpiła zmiana podejścia do dużych, strategicznych inwestycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Nie ma więcej posłów, którzy się zgłaszają, to jeśli państwo dyrektorzy mogliby odpowiedzieć na pytania pana przewodniczącego i pana posła, to bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orliński:

W takim razie rozpocznę. Poproszę też kolegów o uzupełnienia.

Zacznę może od końca: od regionalnej dyrekcji ochrony środowiska. Generalna dyrekcja ochrony środowiska, ale też regionalne dyrekcje ochrony środowiska są finansowane ze środków programu operacyjnego „Pomoc techniczna”. To po pierwsze. Widzimy pewien problem, jeżeli chodzi o ilość środków w ramach tego programu operacyjnego. Tak się składa, że jest dużo instytucji, które są zainteresowane partycypacją w tych środkach, a jeszcze biorąc pod uwagę, że w górę poszły różnego rodzaju koszty dodatkowe, koszty zakładano troszkę inaczej, kiedy programowaliśmy poszczególne programy operacyjne. W tym momencie jest to pewien problem finansowy, który widzimy.

Staramy się z Komisją Europejską ten problem sygnalizować. Nawet w ramach programu FEnIKS, o którym mówiłem, w propozycjach, które przesłaliśmy do komisji, była m.in. kwestia związana ze wzmocnieniem środków pomocy technicznej. Biorąc pod uwagę to, że KE nie była do końca przygotowana i gotowa do tego, żeby odnieść się do tych kwestii, musieliśmy się strategicznie wstrzymać. Przy kolejnej aktualizacji naszego programu operacyjnego przewidyjemy natomiast powrót do tego tematu, gdy KE będzie do tego przygotowana.

Mamy nadzieję, że koledzy z innych programów operacyjnych, w tym z programu operacyjnego „Pomoc techniczna”, będą starali się ten problem w jakiś sposób rozwiązać, bo to jest nie tylko kwestia RDOŚ. To jest kwestia całego systemu, też nasza, dokładnie naszego departamentu, naszej instytucji, ale i pozostałych instytucji – także Ministerstwa Klimatu i Środowiska – które w tym procesie uczestniczą. Proszę państwa, nie ma takiej możliwości, że projekty będą same się wdrażać, monitorować i oceniać. Nie ma takiej możliwości. Wszystko kosztuje. Macie państwo przykład w ramach KPO, gdzie na początku nie było środków pomocy technicznej, nie było takiej możliwości. Przerzucanie tego wyłącznie na administrację jest skuteczne, ale tylko wtedy, kiedy idą za tym środki finansowe. Albo są to środki zewnętrzne w postaci środków unijnych, albo są to środki krajowe, czyli z budżetu państwa. Innej możliwości w tym momencie nie ma.

Częściowo to jest odpowiedź na państwa pytania, jeżeli chodzi też o kwestię tego, dlaczego pracuje tam tak mało osób i czy jest duża rotacja. Jest tak dlatego, że nie ma takiej możliwości, by projekty realizowały się bez odpowiedniego wsparcia zasobów ludzkich. Takiej możliwości nie ma. Jeżeli więc chcemy, aby projekty infrastrukturalne były realizowane, nie tylko infrastrukturalne, ale w tym przypadku mówimy o regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska czy też innych instytucjach, bo w niektórych wypadkach są to urzędy wojewódzkie, które wydają decyzje środowiskowe, urzędy centralne... W niektórych przypadkach Ministerstwo Infrastruktury też zajmuje się tymi tematami. Proszę państwa, nie ma możliwości innej niż finansowe wsparcie tych organów. Bez tego projekty fizycznie nie będą realizowane bądź będą realizowane z opóźnieniem albo z problemami. To jest druga sprawa.

Jeżeli więc chodzi o nasz program, widzimy taką potrzebę. Przy kolejnej modyfikacji będziemy do tego podchodzić z Komisją Europejską, natomiast strategicznie z pewnych rzeczy musieliśmy się wycofać, ponieważ dla nas priorytetem było przede wszystkim dostarczenie środków dla powodziań. To był priorytet. W związku z tym wstrzymaliśmy się od pewnych rzeczy, bo zależało nam na szybkiej decyzji, ale do tego wrócimy. Mam więc nadzieję, że możemy liczyć na wsparcie z państwa strony, ze strony parlamentarzystów, jeżeli chodzi nie tyle o tematykę unijną, ale przede wszystkim o kwestie związane z zabezpieczeniem środków w budżecie państwa na płynne wdrażanie środków unijnych nie tylko w ramach polityki spójności.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o system, powiem tylko, że ze środków programu operacyjnego „Pomoc techniczna” wspieramy też inne instytucje, takie jak na przykład wojewódzcy konserwatorzy zabytków. To też jest ważne w trakcie realizacji inwestycji, zwłaszcza inwestycji

drogowych, gdzie napotykamy różnego rodzaju bardzo ciekawe artefakty historyczne, archeologiczne, paleontologiczne. Czasami stanowi to przeszkodę, więc działamy wyprzedzająco po to, aby takich problemów nie było.

Kolejny element to urzędy wojewódzkie, które też wspieramy. W ramach tej edycji programu operacyjnego FEnIKS mamy projekt dla 16 urzędów wojewódzkich realizowany przez CUPT. Tutaj chodzi o wydawanie szybkich decyzji administracyjnych, żeby nie było problemów. Proszę państwa, to też kosztuje. Państwo nie miało takich możliwości finansowych. W związku z tym weszliśmy ze środkami unijnymi. Co to oznacza? To znaczy, że w tym momencie, kiedy mamy więcej instytucji, dla wszystkich zostaje mniej, bo mamy trochę mniej środków, żeby się podzielić, ale na tyle, na ile możemy, staramy się zrobić to ze wszystkimi. Dla nas jest to bardzo ważna kwestia, jeżeli chodzi o finansowanie. Będziemy starali się przekonywać do tego KE.

Poruszony został temat związany z funkcjonowaniem RDOŚ i z przekazaniem jakichś odpowiednich działań na rzecz jednostek samorządu terytorialnego. Powiem tak. To jest zadanie ministra klimatu i środowiska, więc w tym momencie nie chciałbym się do tego odnosić. Zwracam jednak państwu uwagę, że system związany z Generalną Dyрекcją Ochrony Środowiska czy regionalnymi dyrekcjami ochrony środowiska w zasadzie został włączony do polskiego porządku prawnego w 2006 r. czy w 2007 r. Pamiętam, jak sytuacja wyglądała wcześniej, kiedy takiego systemu nie było. Dzięki temu mamy bardzo dobry system. Muszę go pochwalić mimo tego, że czasami są różne trudności. Proszę mi wierzyć, na tle innych krajów unijnych te instytucje sprawdzają się i dzięki temu, że były środki z pomocy technicznej, ten system działał.

Na tle całej Europy możemy pochwalić się tymi projektami infrastrukturalnymi, zwłaszcza drogowymi, bo bardzo zazdroszczą nam tego, co mamy, jeżeli chodzi o decyzje środowiskowe. Proszę zwrócić uwagę na przykład Czech. To chociażby 300 czy 800 metrów brakującego połączenia z drogą S3: w Polsce jest, po tamtej stronie nie ma, bo były problemy środowiskowe. Proszę zwrócić uwagę na tego typu problemy, które mają inne kraje.

Były też pytania dotyczące Poznania. Tutaj się podzielimy. Trochę informacji, które posiadamy, powie pani dyrektor, ale trochę też powie Ministerstwo Klimatu i Środowiska, jeżeli chodzi o ten projekt Aquanet, bo z tego projektu bardzo się cieszymy. Mamy sporą certyfikację, więc pieniądze idą. To była jedna z pierwszych podpisanych umów o dofinansowanie w ramach sektora środowiskowego wod.-kan. Bardzo motywowaliśmy ich do tego, żeby byli pierwsi.

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Dziękuję bardzo. Jeśli mogę, poprosiłabym o możliwość przekazania danych dotyczących inwestycji w województwie wielkopolskim i w Poznaniu w formie pisemnej, dlatego że mamy wiele projektów we wszystkich sektorach, począwszy od lotniska Poznań-Ławica, po linie kolejowe i projekty miejskie, we wszystkich programach poza programem operacyjnym „Polska Wschodnia”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Rozumiem, że pan przewodniczący przyjmuje. Dobrze, w takim razie dziękujemy.

Ministerstwo klimatu, które dzisiaj zaszczyliło nas sporą delegacją, bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału Koordynacji Wdrażania w Departamencie Funduszy Europejskich Ministerstwa Klimatu i Środowiska Jarosław Dembek:

Jarosław Dembek, Ministerstwo Klimatu i Środowiska.

Chciałbym w dwóch słowach odnieść się czy uzupełnić to, co pan dyrektor wspominał o poznańskim projekcie wodno-ściekowym. Faktycznie akurat w sektorze środowiska w programie FEnIKS mamy tylko jeden projekt fazowany. To jest właśnie ten projekt poznański. Z definicji jest on bardziej zaawansowany niż inne duże projekty. Mamy też czy w zasadzie Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ma długoletnią współpracę z firmą Aquanet, więc myślę, że projekt jest na dobrej drodze, natomiast szczegółowe informacje prześlemy pisemnie.

Wiem też, że Poznań jest aktywny w kwestii adaptacji do zmian klimatu. Miejski plan adaptacji został przygotowany jeszcze w ramach programu POIiŚ. Generalnie sytuacja wygląda tak, że akurat w obszarze adaptacji miast do zmian klimatu mamy jeszcze relatywnie dużo wolnych środków w programie FEnIKS, więc tutaj zachęcamy wszystkich państwa.

Wszystkie miasta powyżej 20 tys. mieszkańców mogą jeszcze skorzystać z programu FEnIKS właśnie w tym obszarze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Ktoś jeszcze się zgłaszał, tak? Henryk Szopiński. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Henryk Szopiński (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo. Chciałbym jeszcze dopytać à propos inwestycji w Wielkopolsce o linię kolejową Poznań–Wągrowiec–Gołańcz. Na jakim to jest etapie? Jak wygląda współpraca? Tam jest inwestycja za 200 mln zł. Bardzo nam na tym zależy, ponieważ ta linia to jeden z najbardziej spektakularnych sukcesów w ogóle, jeżeli chodzi o budowę linii kolejowych. Jeszcze gdy byłem radnym w Sejmiku Województwa Wielkopolskiego, zdecydowaliśmy o rewitalizacji tej linii. Tam były przyrosty po 1000% w ciągu kilku miesięcy, więc zmodernizowana linia już się zapchała i bardzo zależy nam na tym, żeby jak najbardziej przyspieszyć dalszą modernizację tej linii.

Jeszcze włączę się w dyskusję à propos RDOŚ. Pan poseł Weber wspomniał o S11. Jestem z tamtego okręgu i jesteśmy przerażeni tym, że ta decyzja RDOŚ może być uchylona przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. To opóźni budowę tego jednego odcinka przynajmniej o dwa, trzy lata. W tej sprawie chciałbym więc dowiedzieć się, na jakim to jest etapie. Ponoć w czerwcu ma być ostateczna decyzja. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo proszę o krótki komentarz. Może być pisemny.

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

To może pisemnie.

Natomiast jeżeli chodzi o S11, ten projekt nie jest finansowany ze środków UE, więc takich informacji nie posiadamy. Prędzej ma je Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

To może ministerstwo klimatu?

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Jarosław Dembek:

Reprezentujemy departament funduszy i – proszę mnie zrozumieć – też trudno mi odpowiedzieć za generalną dyrekcję, więc po prostu pozyskamy taką informację. Wiem natomiast, że na poziomie kierownictwa jest świadomość potrzeby wzmocnienia GDOŚ. My też to widzimy. GDOŚ też korzysta czy realizuje programy unijne i widzimy, że jest tutaj postęp, więc mam nadzieję, że to też będzie dostrzegane na poziomie RDOŚ, ale w szczegółach będziemy przedstawiać to państwu na piśmie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że panu posłowi wystarczy informacja w formie pisemnej.

Czy w sprawie programu FEnIKS jeszcze ktoś z państwa posłów ma pytania? Nie widzę, w takim razie bardzo serdecznie dziękuję za tę część.

Przejdziemy do Krajowego Planu Odbudowy. To jest temat, który chyba również bardzo nas interesuje. To to, o czym przed chwilą mówiła pani poseł: zbliża się okres rozliczenia. Bardziej dotyczy to właśnie KPO.

Jest z nami pani dyrektor Dołowiec, którą prosimy o to, aby krótko przedstawiła nam, jakie działania podejmuje ministerstwo i ogólnie rząd, aby udało się wykorzystać te środki. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor Departamentu Koordynacji Krajowego Planu Odbudowy Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Monika Dołowiec:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry państwu.

Tak, Krajowy Program Odbudowy jest programem średnioterminowym, dla którego okres kwalifikowalności zaczął się 1 lutego 2020 r., a kończy się 31 sierpnia 2026 r. W praktyce uruchomienie większości inwestycji do tego programu nastąpiło w ubiegłym roku, więc cały ubiegły rok to był intensywny proces oceniania składanych projektów i podpisywania umów.

Teraz podam dane liczbowe mówiące, gdzie jesteśmy w kontekście kontraktacji wydatkowania środków KPO. Dla części dotacyjnej to jest ok. 112 mld zł, czyli prawie 24 mld euro. Uruchomione

zostały wszystkie inwestycje planowane w programie. Podpisano umowy na 61 mld zł. Jest to ponad 757 tys. podpisanych umów. W ślad za podpisanymi umowami wypłacono do tej pory 20,4 mld zł. W przypadku części pożyczkowej jest to 35 mld euro, które w przeliczeniu daje 148 mld zł. Tutaj do uruchomienia pozostaje jedna inwestycja dotycząca transformacji cyfrowej przedsiębiorstw. BGK, który jest operatorem tej inwestycji, będzie ogłaszał konkurs na przełomie czerwca i lipca tego roku. Poza tym wszystkie inwestycje są już w procesie naboru projektów bądź zakończyły ten nabór. W konsekwencji podpisano umowy na 50,7 mld zł.

Do tej pory wypłacono 1,97 mld zł pożyczek, natomiast należy pamiętać, że część pożyczkowa jest, że tak powiem, bezpieczniejsza, dlatego że jej zdecydowana większość to są instrumenty finansowe. W przypadku instrumentów finansowych w KPO ostatecznym rozliczeniem inwestycji są podpisane umowy, czyli tutaj w większości części pożyczkowej realizacja projektów wykracza poza sierpień 2026 r. Tutaj jesteśmy, jeżeli chodzi o stan zaawansowania inwestycji.

Jeżeli chodzi o środki przekazane do tej pory z Komisji Europejskiej na realizację KPO, w części dotacyjnej napływy to 31 mld zł, a w części pożyczkowej prawie 58 mld zł. Oczekujemy wypłaty z KE dla czwartej i piątej płatności. Wniosek ten został złożony w grudniu ubiegłego roku. Zakładamy, że płatność otrzymamy na przełomie sierpnia i września. Będzie to ok. 26 mld zł. Na ten rok planujemy jeszcze przekazanie – zgodnie zresztą z planem – wniosku o szóstą i siódmą transzę. Przynajmniej dla szóstej zakładamy napływy w wysokości ok. 28 mld zł jeszcze w tym roku.

Oprócz tego nieodzownym elementem realizacji KPO jest zmiana tego programu. Jest to jeden z głównych sposobów, jakie rząd widzi w zapobieganiu czy zmniejszaniu ryzyka niewykorzystania programu. Po prostu na bieżąco staramy się urealniać to, co jest zaplanowane w KPO, patrząc na terminarze realizacji poszczególnych inwestycji.

Dosłownie w ubiegłym tygodniu zakończyliśmy dyskusję z KE na temat III rewizji KPO. Decyzji Rady Unii Europejskiej spodziewamy się 20 czerwca i równolegle pracujemy już nad kolejną rewizją programu, która będzie powiązana z wysłaniem najbliższych dwóch wniosków o płatność. Nie jest wykluczone, że w następnym roku na sam koniec będziemy znowu zmieniać program, tylko tutaj już raczej w zakresie dostosowywania tych etapów inwestycji, z których będziemy rozliczać się z komisją.

To jest ten drugi sposób, w jaki będziemy chcieli wygrać walkę z czasem. Należy pamiętać, że KPO rządzi się zupełnie innym systemem rozliczania niż na przykład FEnIKS, czyli po pierwsze nie musimy mieć zakontraktowanych 100% środków z KPO, żeby dostać 100% refundacji. Jak najbardziej bierzemy pod uwagę, że możemy wykazywać w ramach KPO zrealizowane już inwestycje, oczywiście nie ze środków europejskich, tylko ze środków krajowych. Po drugie, jak widzimy, okazuje się, że w przypadku wielu inwestycji udaje się trochę taniej realizować wskaźniki, na które umówiliśmy się z komisją. Nie należy więc nerwowo reagować na te wartości kontraktacji. Oczywiście zostało mało czasu, ale, jak powiedziałam, nie musimy mieć 100%, żeby dostać pełne refundacje.

To, na podstawie czego rozliczamy się z komisją, to są opisane w KPO wskaźniki. Z rewizji na rewizję dla coraz większej ilości inwestycji umawiamy się z komisją na trochę inny etap rozliczenia inwestycji, niż byłoby to przewidziane na przykład dla polityki spójności. Dla polityki spójności rozliczona inwestycja to są zapłacone wszystkie faktury, raport końcowy, wykonanie kontroli itd. To kończy inwestycję. W przypadku KPO natomiast próbujemy umawiać się na trochę wcześniejsze etapy rozliczenia. Tutaj pani dyrektor może potwierdzić, że na przykład w przypadku inwestycji dotyczącej dostaw tramwajów czy taboru kolejowego nie mówimy o rozliczonym projekcie, tylko na przykład o zadeklarowanej przez producenta gotowości do odbioru technicznego. To daje nam kilka miesięcy zapasu, czyli tutaj będzie możliwość dokończenia tej inwestycji, tych płatności po sierpniu 2026 r., ale rozliczenie z komisją będzie na podstawie dokumentów, na które umówimy się w kolejnych rewizjach, o których powiedziałam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy państwo posłowie mają pytania?

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Oczywiście. Zanim pan przewodniczący, mam jedno pytanie. Czy pani dyrektor ma informacje dotyczące certyfikacji tych środków? Z tego, co wiem, podawała pani kontraktację. Tak? Dobrze mówię? W mediach pojawiły się dwie liczby mówiące, że po I kwartale tego roku poziom wykorzystania środków europejskich, jeżeli chodzi o KPO w części dotacyjnej, to jest ok. 19%, a jeżeli chodzi o część pożyczkową... Odwrotnie. Nie, dobrze mówię: 19%, a na część pożyczkową 1,7%. Jak to wygląda po II kwartale? Może pani dyrektor ma już takie dane?

Dyrektor departamentu MFiPR Monika Dołowiec:

Panie przewodniczący, tak jak powiedziałam, w przypadku części dotacyjnej dotychczasowe wypłaty na rzecz naszych odbiorców wsparcia to jest ponad 20,47 mld zł, co daje 18% alokacji. To nie jest natomiast miara stopnia zaawansowania programu, bo z komisją rozliczamy się na podstawie wniosków o płatność i te wnioski o płatność to nie są faktury, które zbieramy od beneficjentów, jak to ma miejsce w polityce spójności, tylko to są kamienie milowe i wskaźniki, czyli reformy, które robimy, wskaźniki pośrednie i wskaźniki końcowe, które wyrabiamy dla poszczególnych inwestycji. Nie wysyłamy faktur do KE.

W kontekście wnioskowania o środki z KE, jak powiedziałam, do tej pory z dziewięciu transz przewidzianych dla KPO wysłaliśmy pięć. Teraz oczekujemy płatności za czwartą i piątą na przełomie sierpnia i września. W tym roku wyślemy jeszcze kolejne transze: szóstą i siódmą, czyli idziemy schematem umówionym z KE, zbieramy poszczególne reformy. W tym przypadku zbieramy głównie wskaźniki pośrednie z inwestycji, żeby pokazać dokumentację przy kolejnych wnioskach o płatność do komisji. Na następny rok zostanie nam do wysłania ósma transza. Będziemy próbowali wysłać ten wniosek na przełomie kwietnia i maja, żebyśmy jeszcze z ósmej transzy dostali z komisji płatność, z której później będziemy płacić naszym beneficjentom. Dziewiąty wniosek – ostatni – wysyłamy już do końca września, bo tak przewiduje umowa polskiego rządu z KE, i to jest ostateczne rozliczenie z KE.

Ile do tego czasu wypłacimy? Zakładamy, że już wtedy zdecydowaną większość środków wypłacimy na poczet beneficjentów, jednakże, jak powiedziałam, płatności te będą możliwe też po sierpniu 2026 r. w związku z tym, że z komisją nie rozliczamy się z faktur. Tutaj powiem państwu, że czekamy z wielką niecierpliwością na wytyczne komisji dotyczące zamknięcia KPO. One mają pojawić się w tym miesiącu. Wtedy komisja będzie w tych wytycznych przesądzająco tłumaczyła, jak należy interpretować datę 31 sierpnia i do kiedy de facto można realizować powiązane z tą datą płatności, tak że to trochę nam się wyjaśni w następnych tygodniach. Natomiast, tak jak powiedziałam, 31 sierpnia to będzie po prostu osiągnięcie pewnej fazy realizacji inwestycji, na którą umówimy się z komisją, a wszystkie powiązane wydatki będą mogły być zrealizowane po tej dacie.

Nie mamy czegoś takiego jak certyfikacja. Certyfikujemy się wobec komisji, zbierając dokumenty potwierdzające wejście w życie ustawy albo zakup jakiejś puli autobusów, ale nie pokazujemy faktur, tylko na przykład jakieś dokumenty potwierdzające nabycie tych autobusów. Tak to wygląda.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Te 18% – żeby uszczegółowić – które pani podała, czyli 20,47 mld zł, jest w części pożyczkowej, czy dotacyjnej? Dotacyjnej. A w pożyczkowej?

Dyrektor departamentu MFiPR Monika Dołowiec:

W pożyczkowej do tej pory przekazaliśmy 1961 mln zł i jest to 1,3%.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

OK, dziękuję serdecznie.

Czy państwo posłowie mają pytania? Tak.

Pan przewodniczący, bardzo proszę. Zawsze możemy liczyć na pana przewodniczącego.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o KPO, tam jest, za co bardzo dziękuję, bardzo dużo środków na szeroko rozumiane zdrowie. Tam są projekty uniwersytetu medycznego, centrum medycznego Hipolita Cegielskiego, Wielkopolskiego Centrum Onkologii, szpitala powiatowego w Puszczykowie. Również poproszę – za kilka tygodni, mnie się nie spieszy – o pismną

informację, na jakim etapie jest wdrażanie tych inwestycji, jeżeli chodzi o aglomerację poznańską, mówiąc w skrócie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Przyłączając się, bardzo proszę, jeżeli jest taka możliwość, o opracowanie i przesłanie tego do naszej podkomisji, a my jak zawsze prześlemy te informacje wszystkim członkom, z uwzględnieniem prośby pana przewodniczącego.

Czy państwo posłowie mają jeszcze jakieś pytania?

Jest pan poseł Weber. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, mam pytanie związane z tachografami, ponieważ kilka tygodni temu została przekazana bardzo ogólna informacja, że – dokonując rewizji KPO – rząd zamierza przekierować środki finansowe na wymianę tachografów w pojazdach ciężkich, w pojazdach powyżej 3,5 tony, w autobusach. To jest właśnie pytanie. Jakie są tu zamiary obecnego rządu, jeżeli chodzi o zakres tego działania? Czy jest już zgoda Komisji Europejskiej? Czy możemy powiedzieć, że starania, które zostały poczynione, zostały zakończone i cały proces refundacji zakupionych wcześniej przez przewoźników tachografów ruszy? Jeżeli tak, jaka jest skala tej pomocy? Jaka jest łączna pula na to przewidziana? Jakie jest dofinansowanie, czy to dla jednego podmiotu, czy to do jednego urządzenia? Proszę o coś więcej na temat tachografów. Informacje, które do tej pory były przekazywane przez resorty funduszy i infrastruktury, były w tym zakresie dosyć ogólne.

Kwestia druga to ta związana z inwestycjami drogowymi finansowanymi przez KPO czy przy wsparciu KPO. Z tego, co pamiętam, z racji priorytetów Unii Europejskiej tych inwestycji i środków nie było zbyt wiele. Czy coś zmieniło się w ostatnich 17 miesiącach? Czy pula, która była założona kilka lat temu, uległa zwiększeniu, zmniejszeniu? Czy może pojawił się jakiś nowy zakres inwestycji, które zostały? Czy będą z tych środków realizowane? Z tego, co pamiętam, uzyskaliśmy zgodę na dofinansowanie budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych, a także na bezpieczną infrastrukturę drogową. To te wszystkie inwestycje, które miały służyć ochronie pieszych, rowerzystów i generalnie niechronionych użytkowników ruchu drogowego.

Kwestia trzecia jest taka: czy w ramach KPO przewidziane są dofinansowania na politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego? Były takie zamiary, były takie plany. Czy już są jakieś propozycje do realizacji? Czy na przykład Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prowadzi jakieś działania realizowane przy wsparciu KPO? Jeżeli tak, to proszę o krótką informację, jeżeli to możliwe, to teraz, jeżeli nie, to w formie pisemnej. Proszę również o podanie projektów, które w ramach tych środków z dziedziny BRD będą realizowane w tym roku czy w 2026 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Dołączę jeszcze jedno pytanie, ponieważ na dużej Komisji Infrastruktury mieliśmy dyskusję dotyczącą samochodów zakupionych ze środków unijnych oraz wyposażenia ich w sprzęt dotyczący ścigania kierowców, którzy przekraczają prędkość. To moje pytanie. Mieliśmy je zadać ostatnio. Czy to już zostało rozliczone? Jeżeli nie, to w jaki sposób chcą państwo rozliczyć to w momencie, kiedy podobno tych urządzeń do dzisiaj nie zainstalowano? Bardzo proszę o odpowiedź.

Dyrektor departamentu MFiPR Monika Dołowiec:

Zacznę. Rozumiem, że pani dyrektor uzupełni.

Jeżeli chodzi o tachografy, potwierdzam, rzeczywiście zwiększenie zakresu obecnej inwestycji dotyczącej bezpieczeństwa transportu uzyskało zgodę Komisji Europejskiej i z taką zmianą idziemy do Rady Unii Europejskiej. Zakładamy, że zgoda będzie 20 czerwca, co potwierdzi możliwość finansowania tachografów w ramach KPO. Kwota, jaką przeznaczyliśmy na zwiększony zakres tej inwestycji, to 76 mln euro. Wskaźnik przypisany do wymiany tachografów to 106 559 starych tachografów do wymiany w pojazdach ciężarowych realizujących przejazdy międzynarodowe.

Wiecej szczegółów nie znam. Musiałabym dopytać Ministerstwo Infrastruktury, ale nie słyszałam, żeby chodziło o autobusy, tylko po prostu o tiry. Tak mi się kojarzy, że jest zapis, który mówi, że przedsiębiorca nie może wymienić więcej tachografów niż dla 10 pojazdów ze swojej floty, ale o szczegóły dopytam MI.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pani dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, bardzo proszę.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Dziękuję.

Jeśli chodzi o projekty, które ma realizować Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, kwota, która została przyznana generalnej dyrekcji, to są 3 mld zł. Ta kwota nie uległa zmianie od samego początku. Środki te są przeznaczone na realizację obwodnic oraz na likwidację czarnych punktów, poprawę bezpieczeństwa, likwidację miejsc niebezpiecznych, co się zmieniło. To jest kwota, którą ma do dyspozycji GDDKiA.

Jeśli chodzi o Główny Inspektorat Transportu Drogowego, również w ramach KPO realizuje projekt związany z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Kwota, którą GITD ma do dyspozycji – ma zawartą jedną umowę o objęcie przedsięwzięcia wsparciem – to jest 136 mln zł. W ramach tego projektu ma być zakupionych i zainstalowanych 128 urządzeń rejestrujących. Od początku KPO te wskaźniki i projekty, które GITD i GDDKiA mają realizować, nie uległy więc zmianie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan dyrektor na mnie patrzy. Może o tych samochodach?

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest wspierane ze środków polityki spójności w ramach programu „Fundusze europejskie na infrastrukturę, klimat, środowisko”.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

W ramach KPO nie ma tego.

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

W ramach KPO nie ma tego wsparcia, natomiast muszę tutaj dopowiedzieć, że nie tak dawno mieliśmy podpisane umowy z Komendą Stołeczną Policji oraz Komendą Główną Policji na zakup sprzętu związanego z samochodami, które są wyposażone w fotorejestratory, w sprzęt związany m.in. z podniesieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, szkoleniami z tym związanymi – tutaj chodzi przede wszystkim o motocykle – tak że były to bardzo duże projekty, na które podpisaliśmy umowy o dofinansowanie.

Jeżeli chodzi natomiast o ten projekt, o który pyta pan przewodniczący, to jest chyba projekt ze starej perspektywy finansowej. Domyślam się, że to jest projekt GITD. Z tego, co słyszałem, tam prokuratura umorzyła śledztwo. To było chyba w zeszłym tygodniu, natomiast tam chyba jest jeszcze sprawa uprawomocnienia tego wyroku. Dopiero w tym momencie będziemy mogli powiedzieć coś więcej, ponieważ CUPT zwróciło się do prokuratury z prośbą o informacje w zakresie tego, czy tutaj mamy już uprawomocnienie. W chwili obecnej czekamy na tego typu informacje.

Jeszcze Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Tu też jest wspieranie środków polityki spójności. To są bardziej różnego rodzaju kampanie. Sekretariat...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

Nie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

A nie było przewidziane?

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Nie, od samego początku nie było w planach realizacji projektów, tak jak mamy w programie FEnIKS. Tę linię demarkacyjną zawsze przewidujemy tak, że sekretariat już tradycyjnie jest wspierany z programu FEnIKS, natomiast GITD i GDDKiA realizowały projekty wspierane również z KPO, dlatego że z programu FEnIKS oczywiście też korzystają. Kontynuacja tych projektów ma miejsce ze środków programu FEnIKS.

Posel Rafał Weber (PiS):

Jeszcze dopytam, pani przewodnicząca. A te 76 mln euro na wymianę tachografów? One pozostały w ramach szeroko pojętego obszaru Ministerstwa Infrastruktury, czy są to nowe środki, które zostały tam przypisane? Jeżeli to są środki, które zostały wyodrębnione w ramach tego obszaru, to z jakiego obszaru zrezygnowano?

Dyrektor departamentu MFiPR Monika Dołowiec:

To są środki, które od samego początku były w kompetencjach Ministerstwa Infrastruktury. De facto są to oszczędności, jakie pojawiły się w inwestycji dotyczącej zakupu zeroemisyjnych i niskoemisyjnych autobusów, czyli nie kosztem zakupu autobusów, ale z tytułu oszczędności, które tam się pojawiły.

Posel Rafał Weber (PiS):

Rozumiem, że była pula środków finansowych na wymianę taboru, m.in. dla przewoźników świadczących usługi w ramach linii użyteczności publicznej – tam były dwa nabory – i została alokacja, która została przypisana do tachografów.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Tak, to jest prawda, że w ramach tych oszczędności środki miały być przeniesione m.in. na tachografy, natomiast CUPT prawdopodobnie nie będzie zaangażowany w realizację tego zadania. To odbywa się na poziomie instytucji odpowiedzialnej za inwestycje.

Posel Rafał Weber (PiS):

OK, a jeżeli chodzi jeszcze o nabór na wymianę taboru, to były dwa i więcej już tutaj MI i CUPT nie planują?

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Taboru kolejowego czy autobusowego?

Posel Rafał Weber (PiS):

Nie, nie, nie, autobusowego.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Nabór taboru autobusowego to były cztery konkursy.

Posel Rafał Weber (PiS):

Były już cztery konkursy?

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Tak, cztery konkursy. Na ten moment wszystkie są już zakończone. Mamy podpisane umowy. Pierwszy nabór konkurencyjny to 18 umów, drugi nabór konkurencyjny to 49 umów, trzeci to 5 umów, ostatni to 12 umów. Wynikało to z niewielkiego zainteresowania na początku, ponieważ to jest tabor przeznaczony do przewozów międzygminnych.

Posel Rafał Weber (PiS):

Dokładnie linie użyteczności publicznej.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Tak. W związku z tym zainteresowanie nabyciem taboru elektrycznego było niższe, niż mamy to w przypadku projektów realizowanych w miastach, ze względu na ograniczenia techniczne. Jednocześnie wskaźniki mieliśmy przedstawione w KPO w ten sposób, że musieliśmy określić... Liczb teraz nie pamiętam na tyle, żeby nie pomylić się co do sztuki, natomiast mieliśmy określoną liczbę taboru zeroemisyjnego i określoną liczbę taboru niskoemisyjnego. Zaraz mogę te liczby sprawdzić, żeby się nie pomylić. W tym momencie przewidujemy, że uda nam się osiągnąć zakładane wskaźniki w ramach czterech naborów, i faktycznie zostały oszczędności.

Posel Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Dziękuję za odpowiedzi.

Jeżeli chodzi o wykorzystanie środków finansowych, był jeszcze taki program ze środków unijnych... To chyba nazywało się „Kolejowe ABC”. Był tam nosorożec dla dzieci.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Rogatek.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Rogatek. O, wszyscy znają. Dostałem takie pytanie: czy ten program trwa i będzie kontynuowany? Czy macie państwo jakieś informacje na ten temat? Jak to wygląda?

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Powiem, tylko kwoty sobie sprawdzę.

Dyrektor departamentu MFIPR Jarosław Orlński:

To może rozpocznę, a pani dyrektor szuka kwot.

Tak, mamy kontynuację tego projektu w perspektywie finansowej 2021–2027 w ramach programu FEnIKS. Jeżeli dobrze pamiętam, chyba w zeszłym roku – w blaskach fleszy, z Rogatkiem – była podpisana umowa o dofinansowanie. Potwierdzam, że projekt ten kontynuujemy.

Posel Patryk Gabriel (KO) – spoza składu podkomisji:

Rogatek żyje?

Dyrektor departamentu MFIPR Jarosław Orlński:

Rogatek nadal żyje. Beneficjentem w ramach tego projektu jest Urząd Transportu Kolejowego. Pani dyrektor chyba poda nam trochę szczegółów.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

To już jest trzecia edycja konkursu „Kolejowe ABC”. W ramach tego konkursu... Tylko muszę sprawdzić kwotę. Proszę mi pozwolić, chwileczkę.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

W międzyczasie pan minister podpowiada, że był jeszcze drugi program, w którym był krokodyl. Tak? Może o tym jeszcze coś państwo powiedzą?

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Nie ma kontynuacji.

Dyrektor departamentu MFIPR Jarosław Orlński:

Oczywiście był taki projekt. Beneficjentem w ramach tego projektu był Główny Inspektorat Transportu Drogowego, ale obecnie GITD nie ma takich pomysłów i nie chce realizować takiego projektu.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Ten program został zakończony i rozliczony?

Dyrektor departamentu MFIPR Jarosław Orlński:

Tak, w ramach starej perspektywy finansowej, w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” na lata 2014–2020. Tak na marginesie, wszystko wskazuje na to, że 10 czerwca, czyli w następnym tygodniu, składamy do Komisji Europejskiej wniosek końcowy o rozliczenie w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko 2014–2020”. Rozliczam się z KE ze starej perspektywy finansowej.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję. Krokodyl nie przeżył więc nowej perspektywy. Trudno.

Pan poseł, bardzo proszę, pan przewodniczący.

Posel Patryk Gabriel (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję.

Mam dwa pytania. Nie wiem, czy pani poseł Kołodziejczak już pytała o naszą pomorską inwestycję w obwodnicę. Myślę, że pytam w jej imieniu. Ona pewnie uzupełni. Jak to wygląda? Czy termin nie jest zagrożony? Czy wszystko idzie dobrze? Jak się tam przejeżdża, to różnie bywa.

Mam drugie pytanie, też dotyczące Pomorza. Jeszcze w poprzednich kadencjach Sejmu były plany elektryfikacji linii Gdynia–Bydgoszcz. To chyba linia nr 203. Tak? Dobrze mówię? To linia przez Starogard, w którym mieszkam, stolicę Kociewia. Czy jest jakiś plan? Jaka jest perspektywa? Czy są jakieś prace w tym kierunku? Czy jest finansowanie? Generalnie co z tym tematem? Dziękuję.

Dyrektor departamentu MFiPR Jarosław Orlński:

Tutaj potrzebowalibyśmy raczej kolegów z Ministerstwa Infrastruktury, ale jeżeli chodzi o to, czy my dysponujemy tą wiedzą, jeżeli chodzi o obwodnicę trójmiejską, to pod koniec zeszłego miesiąca, czyli w maju, była podpisana umowa na duży projekt, S6, Bożepole Wielkie, gdzie z tego projektu była duża certyfikacja, o której powiedziałem państwu na początku dzisiejszego spotkania. Mieliliśmy tutaj bardzo dużą certyfikację, czyli nie tylko podpisujemy umowy, ale mamy też konkretne, bardzo duże wydatki. Projekt jest realizowany.

Jeżeli chodzi o ten projekt kolejowy, to nie wiem. Może pani dyrektor wie.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

W linii kolejowej nr 203 w tym momencie nie mamy przewidzianego dofinansowania ze środków unijnych. Jest 202, ale nie wiem nic o planach dotyczących 203, dlatego że o to trzeba by zapytać Ministerstwo Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękujemy bardzo.

Czy ktoś z państwa posłów ma jeszcze jakieś pytania? Pula pytań chyba się wyczerpała, szanowni państwo.

Jak zawsze bardzo serdecznie dziękuję za bardzo merytoryczną rozmowę. Myślę, że nasze podkomisje cechują się tym właśnie, że można merytorycznie dyskutować o pewnych pomysłach, o tych lepszych i o tych gorszych. Wszystkim nam leży na sercu to, żeby środki europejskie zostały wykorzystane przynajmniej w 100%, za co bardzo serdecznie dziękujemy. Liczymy, że w nowej, obecnej perspektywie też uda się to zrealizować.

Zapraszamy państwa na nasze kolejne podkomisje. Chciałbym bardzo serdecznie podziękować państwu posłom, również naszemu sekretariatowi. Zapraszamy na kolejne posiedzenia naszej podkomisji. Bardzo serdecznie państwu dziękuję.

Zamykam posiedzenie podkomisji.