

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Samorządu
Terytorialnego
i Polityki
Regionalnej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ GOSPODARKI
I INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ
(NR 17)
z dnia 12 lutego 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej – podkomisji stałej gospodarki i infrastruktury komunalnej (nr 17)

12 lutego 2026 r.

Podkomisja stała gospodarki i infrastruktury komunalnej, obradująca pod przewodnictwem posła **Jarosława Wiesława Wieczorka (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- informacja na temat funkcjonowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz planowanych kierunków finansowania transportu publicznego w jednostkach samorządu terytorialnego,
- informacja na temat stanu prac nad umożliwieniem miejskim przedsiębiorstwom komunalnym korzystania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych poza granicami miast.

W posiedzeniu udział wzięli: **Bartosz Jabłonka** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Artur Kozłowski** wicestarosta ostrołęcki, **Anna Sitarz** e-podróżnik, **Iwona Budych** prezes Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe, **Grzegorz Kubalski** zastępca dyrektora biura Związku Powiatów Polskich, **Mateusz Jabłoński** ekspert Związku Powiatów Polskich, **Adam Ostrowski** specjalista do spraw legislacyjnych Związku Miast Polskich oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu do spraw legislacyjnych Związku Miast Polskich.

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

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Szanowni państwo, z szacunku dla wszystkich obecnych rozpoczynamy 17. posiedzenie podkomisji stałej gospodarki i infrastruktury komunalnej.

Na podstawie listy obecności stwierdzamy kworum.

Witam państwa posłów, zaproszonych gości.

Dzisiaj mamy dwa punkty w porządku obrad. Jeden punkt dotyczy informacji na temat funkcjonowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz planowanych kierunków finansowania transportu publicznego w jednostkach samorządu terytorialnego. Drugi – informacji na temat stanu prac nad umożliwieniem miejskim przedsiębiorstwom komunalnym korzystania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych poza granicami miast.

Serdecznie witam przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Żałuję, że nie ma z nami kierownictwa ministerstwa, ale rozumiem, że szanowni państwo dyrektorzy godnie będą reprezentować kierownictwo resortu. Cieszę się, że są z nami również przedstawiciele korporacji samorządowych. Nie widzę pana Marka Wójcika, być może dotrze. Dlaczego to mówię? Dlatego, że jest inicjatorem tego punktu planu pracy naszej podkomisji stałej i miał być takim elementem wprowadzającym, zanim oddam głos przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury oraz rozpoczniemy dyskusję.

Czy w takim wypadku, zapewne bardzo zainteresowanego tematem pana Grzegorza Kubalskiego, dyrektora biura Związku Powiatów Polskich, mógłbym poprosić o wprowadzenie do wyzwań związanych z tymi dwoma zagadnieniami? Następnie poproszę Ministerstwo Infrastruktury o przedstawienie stanu realizacji programu oraz planowania na przyszłość. Na razie poruszamy się w pkt 1. Panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora biura Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Postaram się tutaj godnie zastąpić pana Marka w ramach wprowadzenia do tematu. Zwłaszcza będzie to ułatwione, jeżeli chodzi o pkt 1, gdyż w tym zakresie nie mamy większego sporu między poszczególnymi organizacjami samorządowymi.

Wiadomo, że wykluczenie komunikacyjne jest istotnym problemem społecznym w ramach naszego kraju. Wiadomo, że w tym momencie w szeroko rozumianym interesie państwa jest podejmowanie działań, które pozwolą w maksymalnym możliwym stopniu ograniczenie skali wykluczenia komunikacyjnego, bo to przekłada się na bardzo wiele kwestii związanych zarówno z możliwością funkcjonowania poszczególnych lokalnych wspólnot, to się wiąże z dostępnością obywateli do poszczególnych usług komunalnych itd.

Narzędziem służącym do pobudzenia działań samorządów w kierunku likwidacji właśnie białych plam komunikacyjnych był i dalej jest Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. On przez minione lata doprowadził do ożywienia sytuacji przede wszystkim lokalnej. Natomiast mamy do czynienia z taką sytuacją, że ten fundusz powoli osiąga swój kres możliwości funkcjonowania w obecnym kształcie. Najlepszym tego dowodem była sytuacja tegoroczna, gdzie do domknięcia wszystkich wniosków zabrakło, mówiąc z pewnym przybliżeniem, 250 mln zł. Była w tym momencie konieczność dokonania odpowiednich uzupełnień. Tym razem to się udało zrobić, ale mamy do czynienia z problemem strukturalnym.

Po pierwsze, musimy być świadomi tego, z jakich powodów tych pieniędzy w funduszu zabrakło. Otóż, tak jak moja korporacja wskazywała od lat, została niefortunnie ułożona hierarchia pozyskiwania środków, gdzie pierwszeństwo pozyskiwania środków zostało przyznane gminom. Co to znaczy? Podczas gdy likwidacja wykluczenia transportowego wymaga przede wszystkim przewozów między miastem powiatowym, które stanowi centrum usług, a poszczególnymi otaczającymi gminami wiejskimi, tak przewozy wewnątrz gminy likwidacji wykluczeniu transportowemu nie służą. W praktyce w chwili obecnej służą temu, żeby gminy mogły sobie zmniejszyć koszty funkcjonowania przewozów szkolnych, a nie po to powstał fundusz. My już w tej chwili osiągnęliśmy przez to kres wydolności funduszu. Ze względu na tę hierarchię przydzielania środków istniało uzasadnione ryzyko, że w tym roku zabraknie pieniędzy dla związków powiatowo-gminnych, które często właśnie powstały po to, żeby rozwiązywać problemy wykluczenia komunikacyjnego na większym obszarze, a to oznacza, że my już teraz na początku roku 2026 musimy się zastanowić, jak będzie wyglądała przyszłość.

Sytuacja jest taka, że gdy mówimy o publicznym transporcie zbiorowym i wzorcach korzystania z tego transportu, przyzwyczajania społeczeństwa buduje się nie przez dni i tygodnie, tylko przez lata. Mniej więcej potrzeba 2–3 lat do tego, żeby społeczeństwo się przyzwyczaiło do układu transportowego, który powstaje na danym terenie. Oznacza to, że my musimy z taką perspektywą co najmniej być w stanie planować, jak będzie wyglądało finansowanie przewozów autobusowych, na co my jako jednostki samorządu możemy sobie pozwolić, a na co nie.

Dlatego też już teraz musimy wiedzieć, jakie będą kierunki działania w perspektywie roku 2027 i następnych, jeżeli chodzi o Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Wiemy oczywiście, że w Ministerstwie Infrastruktury toczą się prace nad nowelizacją ustawy. Nie będę tutaj odnosił się do trybu tych prac, bo jesteśmy akurat w dużej mierze w gronie osób, które są zaangażowane w publiczny transport zbiorowy i już na niektórych posiedzeniach podkomisji czy komisji ta sprawa była dyskutowana. Natomiast nawet jeżeli przyjęlibyśmy, że te prace ulegną przyspieszeniu i nawet jeżeli nie uwzględnialibyśmy tego, czy one są dobre, czy złe, bo ja akurat na obecnym etapie dość krytycznie patrzę na proponowane rozwiązania, to musimy być świadomi tego, że prawdopodobnie nie uda się w sposób odpowiedzialny wdrożyć nowych rozwiązań od 1 stycznia 2027 r. To znaczy, że już teraz powinniśmy zastanowić się, jakie potrzebne są działania pomostowe, niezależnie od rozwiązań docelowych tak, ażeby nie doprowadzić do zapaści publicznego transportu zbiorowego tam, gdzie on zdołał zaistnieć i tam, gdzie on w chwili obecnej funkcjonuje. To jest powód, dla którego pozwoliliśmy sobie zaproponować ten temat na dzisiejsze posiedzenie podkomisji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Dotarł do nas pan Adam Ostrowski ze Związku Miast Polskich. Rozumiem, że mogę prosić również o taki kontent wprowadzający jako wnioskodawcy punktu.

Specjalista do spraw legislacyjnych Związku Miast Polskich Adam Ostrowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, ja przede wszystkim do tego pkt 2, to nie wiem, czy już teraz możemy też o nim mówić, czy na razie mówimy o pkt 1 w kontekście finansowania?

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Spróbujmy najpierw omówić pkt 1 i zamkniemy. Jeżeli będzie wola z państwa strony, żeby zrobić to komplementarnie, to najwyżej w trakcie pracy...

Specjalista do spraw legislacyjnych ZMP Adam Ostrowski:

To ja tutaj zgadzam się ze wszystkim, o czym powiedział pan Grzegorz Kubalski ze Związku Powiatów Polskich. Jeżeli chodzi o kwestię problemu z finansowaniem faktycznie tych środków, tego przypadku braku środków funduszu, to my to też zgłaszaliśmy jako Związek Miast Polskich i to był ten problem pałący. Też zastanawiamy się nad tym, jak identyfikować ten problem w przyszłości i pytanie, czy znajdujemy jakieś rozwiązania w kontekście tego, żeby takie działania po prostu na przyszłość nie miały miejsca. Na poprzednim posiedzeniu Komisji Infrastruktury już była o tym mowa, więc ten problem był częściowo omówiony. Natomiast właśnie w kontekście nowych rzeczy i organizacji, którą reprezentuję, będę bardziej w stanie tutaj szerzej powiedzieć na temat tego pkt 2, czyli właśnie kontekstu korzystania ze zgromadzonych funduszy w Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych dla tych miast, które realizują transport poza granicami miast.

Natomiast co do zasady w kontekście tych problemów z finansowaniem i tego, że pieniędzy z funduszu zabrakło i faktycznie mieliśmy sytuację krytycznie niebezpieczną, to faktycznie tutaj zgadzam się w pełni z przedmówcą. Pytanie: Czy jakieś rozwiązania de lege ferenda resort w tym zakresie ma, które powodują taką pewność możliwości korzystania z tych pieniędzy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Czyli zaanonsował pan resort swoim wystąpieniem.

Kto z państwa chciałby zreferować pkt 1 w imieniu ministra infrastruktury? Bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury
Bartosz Jabłonka:**

Dzień dobry państwu. Nazywam się Jabłonka Bartosz, jestem zastępcą dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, odczytam krótką informację dotyczącą informacji na temat planowanych kierunków finansowania, czyli tego, jak funkcjonuje fundusz obecnie i jak funkcjonował w przeszłości. Celem Funduszu Rozwoju Przewozów Autokarowych o charakterze użyteczności publicznej jest zapewnianie dostępności autobusowego publicznego transportu zbiorowego na terenach, gdzie nie było to możliwe z uwagi na niewystarczający poziom środków jednostek samorządu terytorialnego. Dotyczy to przede wszystkim obszarów oddalonych od dużych aglomeracji miejskich. Środki tego funduszu trafiają bezpośrednio do jednostek samorządu terytorialnego i są przeznaczone na dopłatę do deficytu konkretnych linii autobusowych. Mówiąc wprost – państwo dopłaca do deficytu danej linii, tak aby uruchomiono konkretne przewozy, a mieszkańcy mieli dojazd do pracy, szkoły czy lekarza.

Na przestrzeni lat funkcjonowania funduszu obserwujemy rosnące zainteresowanie samorządów tym programem. Każdego roku możemy zauważyć wzrost liczby linii uruchamianych przy wsparciu ze środków właśnie tego funduszu. W ostatnich latach wsparcie otrzymało zdecydowanie więcej linii uruchamianych przez samorządy niż w pierwszych latach jego funkcjonowania. Tak dla porównania: w 2024 r. korzystało z tego prawie 7500 linii komunikacyjnych, w 2025 r. już mówimy o prawie 8300 linii komunikacyjnych, które są wspierane z tego funduszu.

Jeżeli chodzi o kwestie finansowe przy wsparciu funduszu w 2024 r. wyniosła ona 844 mln zł, w 2025 r. już 980 mln zł. Wzrost liczby linii komunikacyjnych objętych każdego

roku dopłatą z funduszu był możliwy poprzez systematyczne zwiększanie właśnie tego budżetu, jeżeli chodzi o sam fundusz. W 2019 r. zaczęliśmy od kwoty 300 mln zł, w latach 2020–2023 było to 800 mln zł, rok 2024 był rokiem, w którym na cele funduszu przeznaczono 1 mld zł, w 2025 r. – 1 mld 70 mln, a w tym roku mówimy już o zupełnie innych kwotach, tak jak tutaj powiedział pan mecenas Kubalski. Z tego co pamiętam, mówimy o ponad 1 mld 200 mln.

To duże pieniądze, ale dane jasno pokazują, że realne potrzeby samorządów są znacznie większe i w wielu regionach zapotrzebowanie na środki przekroczyło dostępne w tym roku limity. Łącznie samorządy zgłosiły potrzeby wyższe od dostępnych środków o ponad 257 mln zł. To nie są liczby abstrakcyjne, za każdą z nich stoją konkretne połączenia autobusowe i konkretni ludzie, którzy bez tej pomocy zostaną odcięci od podstawowych usług przewozowych. W tym roku zostały podjęte pilne działania celem pokrycia tego zapotrzebowania organizatorów i zapewnienia środków dla wszystkich, którzy złożyli takie wnioski do organizatorów.

14 stycznia minister finansów i gospodarki wyraził zgodę na zmianę planu finansowego funduszu polegającą na zwiększeniu środków na realizację zadań o kwotę 165 mln zł. Zmiana planu finansowego funduszu została także pozytywnie zaopiniowana w dniu 21 stycznia tego roku przez Komisję Finansów Publicznych i jeszcze tego samego dnia minister infrastruktury zatwierdził zmianę planu finansowego. Rekordowy budżet funduszu w 2026 r., który po zmianie planu wyniósł 1 mld 235 mln zł, pozwolił na zapewnienie dofinansowania wszystkich samorządów. Dodatkowe środki z rezerwy funduszu oraz środki wynikające z planu finansowego zostały przekazane przez dysponenta do wojewodów dnia 28 stycznia 2026 r. Następnie 9 lutego przeprowadziliśmy w ministerstwie analizę zaangażowania środków, tak żeby przekazać te środki i sfinansować wszystkie prawidłowo złożone wnioski w tych województwach, którym tych pieniędzy zabrakło. Obecnie budżet funduszu, tak jak powiedziałem, jest najwyższy w historii i wynosi 1 mld 235 mln zł.

Dla zobrazowania tego, jak ten fundusz się rozwija – w 2019 r., kiedy powstał fundusz, środkami zostało objęte 1228 linii komunikacyjnych, przekazanych zostało 10 mln zł i objęło to 225 organizatorów. W roku 2020 już mamy wzrost linii do 2834, organizatorów mamy prawie dwukrotnie więcej, bo 435, a środków przekazanych prawie 140 mln zł. W roku 2021 mamy prawie o 2000 więcej linii, czyli 4370, środków przekazanych – 358 mln zł, organizatorów – 630. W 2023 r. – 6500 linii komunikacyjnych, przekazanych środków – 671 mln zł, organizatorów – blisko 900. W 2024 r. – 7500 linii, prawie 850 mln zł, ponad 900 organizatorów. Rok 2025 – 8269 linii komunikacyjnych dofinansowywanych na kwotę 982 mln zł, tak że jak widać, i to też powiedział pan mecenas Kubalski, ten fundusz jest coraz większą zachętą dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego do zapewnienia potrzeb swoim mieszkańcom.

Jeżeli chodzi, proszę państwa, o środki finansowania, to jak państwo doskonale wiecie, na te środki składa się dużo czynników, bo środki z funduszu pochodzą tak naprawdę z czterech głównych źródeł. Po pierwsze, jest to 5% opłaty emisyjnej, 55% środków opłaty zastępczej, o której mowa w ustawie o biopaliwach i biokomponentach, 3,65% opłaty paliwowej, o której mowa w ustawie o autostradach płatnych i 100% z opłat za zezwolenia, środków pochodzących z kar pieniężnych, grzywnien pobieranych przez głównego inspektora transportu drogowego i wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Są to środki pochodzące z kar administracyjnych bądź grzywnien nałożonych w ramach mandatów karnych z ustawy o transporcie drogowym, z ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, z ustawy – Prawo o ruchu drogowym, o ochronie zwierząt, ustawy – Prawo o miarach, ustawy o tachografach i systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów. Kolejnymi składowymi tych środków z funduszu oczywiście jest budżet państwa w części, w której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, odsetki, darowizny, zapisy oraz inne źródła. W tej chwili nie jest planowana zmiana finansowania tego funduszu, jeżeli chodzi o środki, które państwu przedstawiłem.

Może pokrótce odniosę się też do wprowadzenia, które poczynił pan mecenas Kubalski. Pan mecenas zwrócił uwagę na pierwszeństwo przyznawania środków, jeżeli chodzi o jednostki samorządu terytorialnego, jakimi są gminy. W projekcie ustawy, jak również powtarzał to wielokrotnie pan minister, zakładamy zmianę kolejności przyznawania tych środków i danie pierwszeństwa powiatom, związkowi powiatowemu, związkowi powiatowo-gminnym

jako tym organizatorom, którzy może nie w pierwszej kolejności, ale drudzy po marszałkach otrzymają te środki pieniężne na organizację właśnie przewozów użyteczności publicznej.

Jeżeli chodzi o okres finansowania, bo tutaj też ten wątek został potwierdzony, to jak państwo wiecie, jest on przedmiotem analizy i uważamy, że ten okres dziesięcioletni jest zbyt długi, co też potwierdził tutaj pan mecenas Kubalski, mówiąc, że tak naprawdę okres 2–3 lat pozwala określić, czy dana linia komunikacyjna będzie cieszyła się odpowiednim zainteresowaniem i racjonalnym jest jej dalsze utrzymywanie, tak że co do okresu jeszcze ostatecznie, na ile będzie możliwość zawierania umów wieloletnich, takiej tutaj informacji państwu przedstawić nie mogę, ale ten okres dziesięcioletni, który obecnie jest, uważamy, że należałoby zrewidować. Na razie dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś jeszcze z przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury chciałby coś uzupełnić albo dopowiedzieć? Jeżeli nie, to w takim razie otwieram dyskusję.

W pierwszej kolejności zwracam się do parlamentarzystów. Jeżeli mają państwo pytania do Ministerstwa Infrastruktury, być może do wnioskodawców tematu, to bardzo proszę, to jest ten czas, to jest ten moment.

Bardzo proszę, pani poseł Paulina Matysiak.

Posel Paulina Matysiak (niez.) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję. Dzień dobry. Mam pytanie dotyczące informacji związanej zarówno z informacjami dotyczącymi liczby linii komunikacyjnych, które były dofinansowane z funduszu. O kwotach pan dyrektor mówił. Mamy wzrost tych linii. Pytanie: Czy państwo też analizujecie, z czego ten wzrost wynika? Bo ja bym tego jeden do jeden nie przekładała na wzrost zainteresowania funduszem. To oczywiście się działo na przestrzeni lat i to jest rzecz naturalna, że z każdym kolejnym rokiem tych wniosków było więcej, tak samo jak samych linii komunikacyjnych. Natomiast chciałabym, żebyśmy rozmawiali o jakości organizowanego transportu publicznego, a nie rozmawiali tylko o nim w takim ujęciu ilościowym, bo sama liczba uruchomionych linii niewiele nam mówi, tak samo jak liczba organizatorów. Postawiłabym nawet tezę, że to rozdrobnienie organizatorów może wręcz nie służyć jakości transportu publicznego, ze względu na to, że mamy coraz więcej mniejszych organizatorów tylko na terenie gminy i mniej organizatorów, którzy poza tę gminę wybiegają, czyli na przykład kilku gmin, powiatu. To się dzieje na przykład, kiedy organizatorem jest chociażby związek powiatowo-gminny.

Chciałabym dopytać, czy Ministerstwo Infrastruktury analizowało pod tym kątem te dane, które corocznie są zbierane? Bo oczywiście my mamy informacje o liczbie linii komunikacyjnych, które są uruchamiane i raczej ta perspektywa, przy poprzednim rządzie, jak i obecnym, jest taka, że zawsze odtrąbiamy sukces, bo tych linii jest więcej. Natomiast niewiele się dowiadujemy na temat jakości transportu.

Tu warto podkreślić, że z tego też nie wynika, czy każda z tych linii funkcjonuje we wszystkie dni tygodnia, czy ma także swój rozkład jazdy w dni weekendowe. To jest bardzo często podnoszony temat. Z tego absolutnie to nie wynika. Czy państwo zbieracie takie informacje i czy też macie je opracowane? Jeżeli tak, to czy można je po prostu też dostać na piśmie, bo myślę, że to by nam też wiele powiedziało, na co wydajemy środki publiczne i czy otrzymujemy w efekcie usługę, z której zadowoleni są mieszkańcy poszczególnych miejscowości. To jest takie bardzo ogólne pytanie, bo wydaje mi się, że należy tę dyskusję przedstawiać z perspektywy ilościowej na jakościową. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Jeszcze do tej części tylko ilościowo – czy macie rozeznanie liczby linii na liczbę kilometrów. Czy to jest też w jakiś sposób ujęte? Bo wzrost linii niekoniecznie musi oznaczać większej liczby kilometrów, które są obsługiwane przez komunikację. O to bym bardzo prosił.

Za chwilę poproszę również, bo chyba zgłaszał się pan dyrektor Kubalski. Nie wiem, czy pan dyrektor...

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Myślę, że pan mecenas zada pytanie, a później się odniosę.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

To bardzo proszę.

Zastępca dyrektora biura ZPP Grzegorz Kubalski:

Tutaj bardziej w pierwszej kolejności to chciałbym ad vocem odnieść się do pewnych kwestii. Bardzo się cieszę, że Ministerstwo Infrastruktury powołuje się na moje słowa i generalnie mam nadzieję, że również pan minister mógłby to zrobić. Natomiast chcę sprostować pewną rzecz. Ja powiedziałem, że 2–3 lata to jest minimalny okres potrzebny do ukształtowania się zwyczajów komunikacyjnych. To nie znaczy, że w tym momencie automatycznie każdy okres kontraktowania dłuższy niż 3 lata nie ma racji bytu, bo przypominam, że dziesięcioletni okres był wprowadzony z zupełnie innego powodu. Ówczesnie wychodziło, że czas amortyzacji nowego autobusu, który jest kupowany do obsługi linii, wynosi mniej więcej 7 lat, a więc jeżeli chcieliśmy uzyskać poprawę jakości, rozumianą tym razem jako jakość środka transportu, bo za chwilę powiem o jakości samych połączeń, to w tym momencie konieczne było dopuszczenie do zawierania umów długoterminowych. Tak że jeżeli mamy do czynienia z sytuacją, w której wybierany jest na wolnym rynku operator, to żeby on wiedział, że jeżeli zainwestuje w nowy tabor autobusowy, w połowie okresu jego zwrotu nie okaże się, że zostanie z nim nagle na placu, bo właśnie w kolejnym trzyletnim cyklu przegra kontraktowanie. Zatem to jest trochę bardziej skomplikowane.

Tak samo trochę bardziej skomplikowana jest kwestia pierwszeństwa uzyskiwania środków. Tak, bardzo mnie cieszy, jak również naszą organizację, to, że następuje odwrócenie kolejności ze względów, o których w swoim pierwszym wystąpieniu powiedziałem. Natomiast bardzo nas niepokoi to, że na pierwszym miejscu zostają wpisane województwa, bo sprowadza się to do sytuacji takiej, w której województwo według aktualnego kształtu projektu ustawy będzie decydowało o tym, które linie będą w ogóle jeździły, które linie będą mogły uzyskać dofinansowanie, po czym będzie przyznawało ze środków, którymi samo dysponuje, dofinansowanie do poszczególnych linii, w tym swoich linii. Jakakolwiek racjonalność ekonomiczna działania będzie przemawiała w związku z tym za tym, żeby ustanowić taki system, który będzie dawał preferencje własnym liniom, co oznacza, że może się okazać, że całe odwrócenie kolejności z przyznaniem pierwszeństwa województwom skończy się tym, że będziemy teraz mieli finansowane przewozy wojewódzkie, w tym przewozy de facto o charakterze dalekobieżnym, kosztem połączeń, które są zrobione po to, żeby zapewnić obsługę komunikacyjną danego obszaru.

To dwa sprostowania w stosunku do tego, co padło ze strony przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Natomiast jeszcze raz bardzo dziękuję za odwoływanie się do moich słów. Mam nadzieję, że jesteśmy w stanie na tej podstawie nawiązać korzystną współpracę.

Natomiast jeżeli chodzi o kwestię pytania, to tutaj w pełni podzielam obserwację pani poseł i tutaj apelowałbym do podkomisji być może o pozyskanie dokładniejszych danych, bo sama liczba linii komunikacyjnych niewiele mówi. To znaczy, jeżeli weźmiemy linię komunikacyjną, która przebiega przez cały powiat, po czym podzielimy ją na trzy: jedną do granic miasta powiatowego, drugą przez miasto powiatowe, abstrahując od kwestii możliwości uzyskania dofinansowania, i trzecią przebiegającą dalej, to się okaże, że liczba linii wzrośnie nam trzykrotnie, bo są trzy linie, mimo że obsługa komunikacyjna jest dokładnie taka sama.

Co więcej, my nie mamy tutaj informacji odnośnie do tego, jaka jest częstotliwość kursów na uruchomionych liniach, bo w niektórych przypadkach my mówimy o jednej parze kursów, to znaczy dowiezieniu dzieci do szkoły i przywiezieniu dzieci ze szkoły tylko i wyłącznie w dni robocze. To nie jest żadna linia likwidująca wykluczenie transportowe, tylko to jest po prostu zdjęcie z budżetu gminy kosztów związanych z ustawowym obowiązkiem gmin dowozu dzieci do szkół. W związku z czym, żeby w pełni ocenić sytuację, potrzebna byłaby nie tylko liczba linii, ale długość linii, częstotliwość kursów na tych liniach i dopiero wtedy dawałoby to trochę pełniejszy obraz niż ten, który wynika z tych danych, które tutaj zostały pokazane. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie dyrektorze. Pani najpierw. Bardzo proszę.

Prezes Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe Iwona Budych:

Dzień dobry. Iwona Budych, Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe. Skoro tak już tutaj rozmawiamy i zarówno pani poseł, jak i pan wspomnieli o naborze i o tym, że rzeczywiście ta jedna para kursów nie jest żadnym standardem, to chciałabym się odnieść i na końcu zadać kilka pytań. Mianowicie było wspomniane i to wiemy, bo my jako Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe od 2019 r. śledzimy Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych i to, jak się rozwija, że rzeczywiście 7500 linii w 2024 r., ok. 8300 linii w 2025 r., natomiast to są tylko liczby, a nas interesuje praktyka i jak w rzeczywistości wygląda organizacja transportu publicznego w gminach, w związkach międzygminnych, powiatowo-gminnych i dalej, ponieważ brak jest rozróżnienia, czy te linie są i wyczerpują potrzeby wyłącznie dowozu dzieci do szkół, czy nie i ile tak naprawdę linii zostało utrzymanych od 2019 r. i jaka jest szacunkowa liczba osób, które otrzymały dostęp do transportu publicznego, bo to, że my mamy wiele linii, nie oznacza, że rzeczywiście ta skala wykluczenia transportowego została zredukowana. To po pierwsze.

Po drugie, z wniosku o dostęp do informacji publicznej, z odpowiedzi, które uzyskaliśmy od wszystkich województw w latach 2019–2024, dość jasno wynika, że województwa i może też ministerstwo, ale tutaj nie mamy takiej informacji, nie gromadzą odpowiednio danych dotyczących Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. To znaczy, nie ma informacji, ile z tych linii, o które w latach ubiegłych dana gmina czy dana jednostka samorządu terytorialnego wnioskowała z FRPA, rzeczywiście utrzymała. Mamy chyba tylko dwa województwa i w tym województwo dolnośląskie, które rzeczywiście ma informację, ile linii zostało zlikwidowanych rok do roku i te dane nie są zbyt ciekawe, bo rzeczywiście występują sytuacje, w których jednostki samorządu terytorialnego jakieś linie likwidują.

Kolejną rzeczą, która tutaj już też trochę padła, ale jest warta podkreślenia, że Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych tak naprawdę zabezpiecza też ten dowóz dzieci do szkół, ale nikt nie myśli o tym, że bardzo często w wielu miejscach kraju, w gminach i w powiatach zdarzają się sytuacje, że kiedy przychodzi okres wakacyjny bądź okres ferii i wolnego od zajęć szkolnych, te obszary są wykluczone transportowo i nie myśli się tutaj o seniorach, osobach starszych, osobach pracujących, które potrzebują dojechać do pracy czy załatwić podstawowe potrzeby. Tak, wtedy to zjawisko wykluczenia transportowego w tych regionach się powiększa. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych tego zjawiska nie kontroluje i nie bada.

W związku z tym pytanie do ministerstwa: Czy biorąc pod uwagę ten projekt ustawy i te zmiany, które są tak zapowiadane, będziecie państwo brali pod uwagę i będziecie analizowali, co zrobić w takich sytuacjach, żeby okres wakacyjny nie pogłębiał wykluczenia transportowego? My jako Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe 2 lata temu zrobiliśmy badania i w jednym z województw wyszło, że gminy w 70% redukują swoje kursy właśnie w wakacje. To jest bardzo negatywne zjawisko, którego chcielibyśmy uniknąć.

Ostatnia kwestia – kwestia umów wieloletnich, ponieważ muszę się do tego odnieść. Nie jest potrzebna rewizja okresu wieloletniego, a formuły i elastyczności zawierania tych umów. O tym mówiliśmy na Komisji, o tym mówiliśmy na zespole eksperckim u pana ministra Bukowca, o tym za każdym razem, kiedy się spotykamy z wieloma osobami, z państwem, ja to podkreślam, że umowy dziesięcioletnie dają organizatorom transportu publicznego stabilność finansową i operacyjną, bo pozwalają planować siatkę połączeń jako stałą usługę publiczną, a nie coroczną improwizację uzależnioną od naboru. Dzięki temu samorządy mogą utrzymać ciągłość przewozów, przewidywalnie ogłaszać przetargi i nie ryzykować, tak jak było w tym roku w wielu miejscach kraju, zawieszenia linii od 1 stycznia.

Jednocześnie elastyczność takich umów pozwala w trakcie ich trwania modyfikować trasy, dodawać przystanki i korygować rozkłady jazdy bez resetowania systemu i utraty finansowania. Proszę państwa, jest bardzo wiele gmin w tym kraju, tzw. sypialni dużych miast, które się bardzo rozwijają. Nowe osiedla rozwijają się tak szybko, że w ciągu roku na tych terenach przybywa nawet do tysiąca nowych mieszkańców i jest potrzeba wyniesienia nowych przystanków, wpisania do rozkładów jazdy i wydłużenia takich linii. Obecny fundusz takiej możliwości nie daje, więc pytanie do ministerstwa – ile instytucji i podmiotów zgłosiło podczas konsultacji, które zakończyły się w lipcu 2025 r., potrzebę zmiany okresu umów wieloletnich z 10 lat do 3 lub 5, bo podpieracie się państwo tym, że to jest potrzeba branży, więc pytam, kto taką propozycję złożył, a jeżeli dałoby radę, to konkretnie, które

to były instytucje czy podmioty, a jeżeli nie, to ile tych podmiotów było, jeżeli nie chcecie państwo tych danych udostępniać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Można prosić o odpowiedź?

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Tak. Proszę państwa, postaram się udzielić odpowiedzi na zadane pytania. Nie wiem, czy uda mi się odpowiedzieć na wszystkie. Zaczynając od tego, które padło jako ostatnie, czyli ilu organizatorów zgłosiło taką potrzebę. W tej chwili nie mam takich danych, nie jestem w stanie tego powiedzieć, po prostu musiałbym sięgnąć do dokumentów, żeby precyzyjnie odpowiedzieć. W tej chwili po prostu nie jest to możliwe.

Jeżeli chodzi o przekazywanie konkretnych danych dotyczących organizacji przewozów, na które przeznaczane są środki Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych – nie wiem, czy państwo wiecie, podejrzewam, że tak, ale co roku przygotowywane jest sprawozdanie z realizacji zadań funduszu. W tym roku też będzie takie przygotowane. Poprzednie powinny być dostępne publicznie, jeżeli nie, a ktoś chciałby się z nim zapoznać, po prostu proszę się zwrócić. One są przyjmowane przez Radę Ministrów, tak że jest to dokument jak najbardziej jawny i możemy go przekazać. Tak, też jest tam informacja o wozokilometrach, jakie zostały objęte tymi dopłatami.

Jeżeli chodzi o same dane, ministerstwo jest dysponentem środków funduszu, a cała organizacja tych przewozów leży po stronie organizatorów, jak państwo wiecie doskonale, a kontrolę nad tymi przewozami, organizacjami, organizacją tych przewozów i wykorzystaniem przeznaczonych środków sprawują wojewodowie, którzy mają określone w ustawie sztywno procenty i środki, którymi powinny te organizacje zostać objęte.

Jeżeli chodzi o sposób wykorzystywania środków – tak, coraz częściej docierają do nas informacje takie, że te środki są wykorzystywane w sposób nieprawidłowy. Tak jak powiedziałem, jest to rola wojewodów, żeby takie kontrole na doniesienia przeprowadzać. Jak państwo doskonale wiecie, problem nie leży w przepisach, tylko w sposobie jego stosowania. Jeżeli wykorzystujemy te środki niezgodnie z przeznaczeniem, to tak naprawdę mamy tutaj poważny problem po stronie organizatorów. Nie można powiedzieć, że przewóz dzieci do szkoły to jest przewóz o charakterze użyteczności publicznej, bo żaden inny mieszkaniec danego obszaru, regionu nie może z tego korzystać. Przewóz dzieci do szkoły jest to przewóz regularny, specjalny, tylko i wyłącznie przeznaczony dla uczniów, którzy powinni podróżować z odpowiednim opiekunem. Żadna inna, postronna osoba z takiego przewozu skorzystać nie może. Jeżeli w taki sposób są organizowane te przewozy, to sami doskonale wiemy, że jest to niedopuszczalne i tak, zdarzają się i docierają do nas informacje, że wojewodowie spełniają swój obowiązek i jeżeli organizator przeznacza na to środki, jest zobowiązany do zwrotu kwoty, którą na takie przewozy przeznaczył.

Jeżeli chodzi o problem, który też pośrednio wynika ze sposobu organizacji tych przewozów, czyli tak jak tutaj zostało powiedziane, że te przewozy nie są organizowane w dni, gdzie nie ma nauki szkolnej albo w wakacje, myślę, że też już było to komunikowane przez ministerstwo, że obecnie procedowany projekt ustawy określa standardy komunikacyjne, które zakładają określoną liczbę par połączeń w danym dniu, łącznie z sobotami i niedzielami, tak że i takie przewozy będą podlegały możliwości skorzystania z pieniędzy pochodzących z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Ten problem widzimy i zamierzamy go w taki sposób uregulować, żeby też wyjść naprzeciw tym zgłaszanym przez państwa postulatami.

Myślę, że w najbliższym czasie ten projekt zostanie do państwa przesłany jeszcze raz w ramach ponownych uzgodnień i konsultacji. Obecnie jesteśmy na końcowym etapie zatwierdzenia go przez Departament Prawny, tak żeby można było go wysłać. Myślę, że w następnym tygodniu takie uzgodnienia powinniśmy poczynić i zamierzamy jak najszybciej ten projekt jeszcze raz wysłać. Dlaczego do ponownych uzgodnień i konsultacji? Dlatego, że wszystkie uwagi, które zostały zgłoszone do wcześniej przedstawionego projektu, a było ich bardzo dużo, w dużej części staraliśmy się uwzględnić i wyjść naprzeciw zgłaszanym tam potrzebom. W związku z tym projekt został diametralnie zmieniony, dlatego wymaga on ponownych konsultacji.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dziękuję. Mam tylko jeszcze pytanie w odniesieniu do tego pytania pana dyrektora Kubalskiego w kontekście priorytetyzacji urzędów marszałkowskich, bo nie wiem, czy odpowiadał pan w tej kwestii. Przepraszam, być może coś mi umknęło na samym początku.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Jeżeli chodzi o odwrócenie tej hierarchii, to tak, jest prawdą to, co powiedział pan mecenas Kubalski, że w pierwszej kolejności te środki będą przyznawane, to znaczy założenie tej hierarchii jest takie, że w pierwszej kolejności będą to marszałkowie, w drugiej związki powiatów, powiaty i związki powiatowo-gminne. Czy jest takie zagrożenie, że te środki zostaną rozdysponowane czy zagospodarowane w całości przez marszałków? Wydaje nam się, że taka sytuacja nie będzie miała miejsca. Poza tym cały czas słyszymy o problemie polegającym na zbyt dużej ilości organizatorów publicznego transportu zbiorowego i jego rozdrobnieniu, gdzie nie ma szerszego spojrzenia i organizacji tych przewozów na terenie większym niż gmina, dlatego też chcemy tę sytuację zniwelować tym, że w pierwszej kolejności właśnie będą marszałkowie, ale do tych linii, które organizują, a w drugiej kolejności, i tutaj jesteśmy przekonani, że głównie te środki będą przekazane do związków powiatowo-gminnych i związków powiatów, później powiatów, tak że myślimy, że jest to dobry sposób i nie widzimy tego w tak ciemnych barwach, jak tutaj przedstawił to pan mecenas.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Tomaszewski.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Może się spóźniłem.

Poseł Paulina Matysiak (niez.) – spoza składu podkomisji:

Tylko jeszcze mam... Przepraszam, czy my jesteśmy już w pkt 2? Bo już przeszliśmy do tego, co będzie w tym nowym projekcie, więc może dobrze byłoby, żeby ministerstwo przedstawiło swoją informację i wtedy będziemy dopytywać o te nowe zmiany, bo tutaj nam się już mieszają dwa punkty.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Na samym początku powiedziałem, że jeżeli będzie wola z państwa strony, żeby omawiać łącznie te dwa punkty, to w takim razie zrobimy to. Ewentualnie jeszcze tutaj dwa zdania do powiedzenia ze strony pana dyrektora Ostrowskiego i ruszamy również z tym pkt 2.

To, jeżeli jest już jakieś pytanie w tym kontekście, to także można to uczynić. Pan poseł Tomaszewski, pani poseł Matysiak i pan dyrektor Ostrowski.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Ja bardziej w kontekście wniosków wynikających z dotychczasowego tutaj przebiegu, chociaż trochę się spóźniłem z uwagi na debatę na sesji plenarnej, ale to, co już tutaj usłyszałem, jest potwierdzeniem zasadności praktycznego wymiaru dzisiejszego spotkania i posiedzenia podkomisji. Natomiast widzę, że tak jak tutaj także w wykresach jest pokazane, o ile od momentu powstania funduszu w 2019 r. najpierw trzeba było zachęcać gminy i samorządy, żeby organizowały te przewozy, to teraz coraz bardziej pojawia się ten problem efektywności wydatkowania tych środków.

Tutaj słuszne są państwa uwagi ze stowarzyszenia, także jednej z korporacji samorządowej, że muszą być narzędzia mierzenia tej efektywności. Zakładam, że właśnie ta ustawa będzie realizacją państwa wniosków, można powiedzieć ogólnie strony społecznej, żeby to mierzyć, żeby te linie nie były fikcyjne, albo żeby to było naprawdę podtrzymane w ciągłości, świadczenie tych usług, bo mam taką obawę, że państwo nie przykładając się do stworzenia takich narzędzi mierzenia efektywności, to w zasadzie trochę z jednej strony umywacie ręce, a z drugiej oddajecie tę kwestię, jak rozumiem, sektorowi finansowemu, to znaczy ministrowi finansów, który z chęcią będzie skracał okresy świadczenia usług, żeby nie mieć wieloletnich zobowiązań finansowych, bo będzie to dla niego wygodne, bo stwarza się w ten sposób wymiar stałych, długotrwałych wydatków, sztywnych wydatków.

Chciałbym prosić, żeby państwo przedstawili nam w najbliższym czasie informację, najpierw w formie pisemnej, jak państwo będą odpowiadać na te wnioski dotyczące długości

podpisywanych kontraktów, tych narzędzi mierzenia efektywności, żebyśmy wiedzieli, jak to się odzwierciedli w projekcie ustawy. Ona oczywiście, jak dotrze do Sejmu, to także będzie analizowana, ale z wyprzedzeniem, żeby maksymalnie to, co jest postulowane, było uwzględnione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Pani poseł.

Posel Paulina Matysiak (niez.) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję. Ja w kontekście tej nowej propozycji ustawowej, o której słyszymy już od miesięcy i z którą można się zapoznać cały czas, ale w wersji pierwotnej. Cieszę się, że te uzgodnienia już są na finiszu. Mam nadzieję, że faktycznie do nich dojdzie i zobaczymy nowy projekt, który ma być zmieniony. Chciałabym się dowiedzieć, kiedy zobaczymy raport z konsultacji, które się odbyły w ubiegłym roku i zakończyły w czerwcu. Słyszałam już wielokrotnie, że zobaczymy go w grudniu. To słyszałam ze strony przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury w styczniu, mamy luty, raportu nie ma. To znaczy to jest jedna rzecz. Jestem ciekawa, co jest takiego niezwykłego w tym raporcie i w uwagach, które strona społeczna złożyła do tego projektu, że państwo nie chcecie go ciągle pokazać. Słyszymy o tym, że za chwilę będą kolejne konsultacje, kolejne wnioski i kolejne uwagi od strony społecznej, których być może znowu nie zobaczymy. W ogóle o co chodzi? To podstawowa rzecz.

Druga kwestia – była mowa o tym, że integratorami transportu mają być marszałkowie i tak samo marszałkowie mają rozdzielać te środki. Przepraszam, ale to jest oczywiste, że to budzi poważne wątpliwości dotyczące koncentracji wydatkowanych środków właśnie przez marszałków. Gdybyście państwo w tym rozwiązaniu ustawowym zostawili to tak, jak jest na poziomie obecnym, że to wojewoda dysponuje tymi środkami, nawet ustawiając na pierwszym poziomie marszałków, wyglądałoby to trochę inaczej. Osobiście uważam, że na miejscu pierwszym w hierarchii przyznawania pieniędzy powinny być po prostu związki powiatowo-gminne. To zachęca różne jednostki samorządu terytorialnego, żeby takie związki zakładać i one zakładają je tam, gdzie jest taka potrzeba, gdzie widzą, skąd mieszkańcy danej miejscowości podróżują. To jedna rzecz.

Chciałabym dopytać, czy w tej ustawie, w tej propozycji po zmianach są uwzględnione także te miejscowości, które leżą na skrajach województw. W tym momencie to był bardzo duży problem, bo jak pozyskać środki na linię, która przekracza linię województwa. Myślę, że po prostu przydałaby się pula pieniędzy na takie linie, które przekraczają te granice województw. To jest bardzo często duży problem. Czasami te granice wyrysowane na mapie wcale takimi granicami realnie nie są, ale jeżeli chodzi o pozyskanie środków, mogą być barierą, która ten transport zablokuje.

Oczywiście w kwestii umów wieloletnich – w tym momencie jesteśmy w takiej formule, która umożliwia składanie wniosków na 10 lat i zawieranie takich umów wieloletnich. Zostało to zmienione w 2023 r. Przypomnę, tutaj większość osób na sali już to wielokrotnie słyszała z moich ust, że w zasadzie cała większość sejmowa popierała to rozwiązanie. Postulowała je branża, postulowali je eksperci. Zostało to zmienione przed wakacjami w 2023 r. po to, żeby ten nabór już na 2024 r. umożliwiał zawieranie tych umów do 10 lat. Dlatego mówię „do 10 lat”, ponieważ oczywiście nie ma obowiązku złożenia wniosku na finansowanie linii na 10 lat. To organizator transportu wie, na jak długo chce zawrzeć taką umowę. Tutaj była już o tym dzisiaj mowa, z czego to wynikało – chociażby właśnie z finansowania czy możliwości inwestycji w nowoczesny tabor, po to, żeby mieć gwarancję, że ta umowa po prostu się zwróci, że podjęte ryzyko zainwestowania w sprzęt, firma odzyska po prostu w postaci finansowania transportu.

Droży państwo, strona rządząca, koalicyjna w poprzednim roku chciała to cichaczem zmienić, chciała to ukrócić, chciała to zmienić na 3 lata. W swoich rozwiązaniach państwo też to mieliście w pierwszej wersji, podobno się z tego wycofaliście, ale nadal skracacie tę możliwość zawierania umów wieloletnich i w nowym projekcie ponoć ma być 5 lat. Czy to prawda? Czy pan dyrektor może to potwierdzić? Czemu nie 10 lat z możliwością właśnie zmiany chociażby trasy? To jest o tyle istotne, że tego teraz, po pierwsze, nie ma i oczywiście to jest problem, bo trudno przewidzieć w danym roku, że przez następnych 10 lat dana linia będzie funkcjonowała w niezmienionym kształcie. Na to mogą wpływać chociażby roboty drogowe,

gdzie trzeba puścić zupełnie inną trasą gdzieś obok autobus, na to mogą wpływać zmiany chociażby dotyczące budowy czy nowej fabryki, czy nowego osiedla i te potrzeby mieszkańców będą się też zmieniały na przestrzeni lat i nie zawsze da się to przewidzieć.

Oczywiście możliwość pewnej zmiany należałoby po prostu wydiskutować, jakie byłyby widelki tych zmian, czy robimy to w kontekście jakiejś puli kilometrów, żeby była po prostu możliwość aneksowania takiej zmiany i nie wiązało się to z utratą dofinansowania, więc kluczowa jest możliwość zmiany umowy, a nie długość. Jestem ciekawa, z czego wynika skrócenie możliwości zawierania umów. Kilka lat temu, niecałe 3 lata temu przegłosowaliśmy umowy wieloletnie, dziesięcioletnie, o które, tu przypomnę, przecież przez ponad 4 lata postulowali organizatorzy transportu. Teraz robimy krok w tył. Z czego to wynika? To jest naprawdę niezrozumiałe.

Myślę, że i tak taka wnikliwa dyskusja nad tym projektem będzie, jak on się po prostu pojawi i będziemy się nim zajmować, także na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Nie wiem, czy została utrzymana chociażby zmiana nazwy Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych w tym projekcie. Ona jest zupełnie kuriozalna – zupełnie szczerze, powiedzmy sobie to otwarcie. Zmiana nazwy, która się przyjęła, która dotyczy tylko autobusów na fundusz przeciwdziałający wykluczeniu komunikacyjnemu, chyba tak ma się nazywać, jest kuriozalna, ponieważ przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu można także na przykład uruchamiając transport kolejowy, a przecież z tego funduszu nie będzie na to żadnych środków. Znowu więc jest to jakieś markowanie działań i podejmowanie decyzji, za którymi po prostu nie będzie szedł efekt.

Podniosłam tylko kilka kwestii, kilka wrażliwych kwestii. Gdyby pan dyrektor też mógł może krótko przedstawić, co się w takim razie zmieniło w tym projekcie między tym projektem, który możemy zobaczyć na stronach RCL, tym pierwszym, a tym, który za chwilę znowu będziemy mogli zobaczyć i przede wszystkim, kiedy pojawi się ten pierwszy raport z konsultacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję, ale zanim oddamy głos tutaj przedstawicielowi ministerstwa, panu dyrektorowi, to prosiłbym jeszcze o zdanie dodatkowego wprowadzenia ze strony Związku Miast Polskich. Nie wiem, czy pan minister Wójcik, czy już pan dyrektor Ostrowski dokończy dzieła?

Specjalista do spraw legislacyjnych ZMP Adam Ostrowski:

To ja spróbuję, ewentualnie pan Marek będzie dopowiadał, jeżeli będzie taka potrzeba. Szanowni państwo, odnosząc się literalnie do tego pkt 2, który traktuje o tej informacji na temat stanu prac nad umożliwieniem miejskim przedsiębiorstwom komunalnym korzystania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, to to jest w naszym przekonaniu ewidentnie postulat, o którym związek mówi od lat, to niewątpliwie. Natomiast to jest postulat, który też ewidentnie będzie zorientowany na zwiększenie efektywności, o której tutaj już wiele zostało powiedziane.

Natomiast my zwracamy uwagę właśnie na to, że jednym z minusów takich istotnych całego programu jest arbitralne wykluczenie możliwości ubiegania się o dofinansowanie przez organizatorów komunikacji miejskiej. To sprawia, że dopłatami nie można objąć tych podmiejskich kursów komunikacji miejskiej, które są coraz powszechniejsze w polskich warunkach i to pokazała nam także ankieta, którą przeprowadziliśmy wśród naszych miast członkowskich. Na tę ankietę odpowiedziało 126 miast i z tych 126 miast ponad połowa wskazała, że właśnie taki transport poza granicami administracyjnymi miasta realizuje.

My o kilka danych w tym zakresie poprosiliśmy, nawet o kilkanaście, natomiast kilka pozwolę sobie przybliżyć. Zapytaliśmy o to, szanowni państwo, czy też wyciągnęliśmy takie dane, jaka jest długość tras, jaką autobusy komunikacji miejskiej pokonywały, wyjeżdżając poza granice miast i średnia w oparciu o te ponad 60 miast, które odpowiedziały twierdząc na te pytanie, czy realizują komunikację miejską poza obszarem administracyjnym miasta, to średnia takiej długości tras wyszła nam 202 tys. km. Jeżeli chodzi o koszty komunikacji autobusowej poza granicami miasta, to także takie dane mamy w oparciu o te miasta, które twierdząc odpowiedziały, i średni koszt wozokilometra na obszarze administracyjnym miasta w oparciu oczywiście o te dane, które w tej ankiecie uzyskaliśmy, to było ponad 3 zł, natomiast koszt wozokilometra poza obszarem administracyjnym to było ok. 6 zł.

Następne dane, które też zwracają nam pewną uwagę na skalę tego zjawiska i co z tym związane też w naszym przekonaniu istotną potrzebę umożliwienia partycypacji w funduszu właśnie tymże przewozom, jest średnia liczba jednostek na terenie, na którym realizowany był taki transport, to nam wyszło średnio 3,5, natomiast średni udział linii prowadzonych poza obszarem miasta we wszystkich liniach ogółem, czyli zestawienie tych linii, które wychodzą poza obszar miasta versus te linie, które są realizowane w ramach miasta, to jest to aż 27%.

Jeżeli chodzi o średnią liczbę kursów, które poza miasto wyjeżdżały, poza granice administracyjne, to były to 23 kursy dziennie i taki przykład może trochę skrajny, natomiast też pokazujący istotnie ten problem, to jest przykład miasta Płock, gdzie miasto, które liczy 110 tys. mieszkańców, miesięcznie kilkukrotnie więcej tych osób korzysta z komunikacji poza obszarem miejskim. Natomiast warto podkreślić, że ta komunikacja w Płocku obejmuje teren aż 9 gmin, na terenie których realizowany jest poza obszarem miasta ten transport i oni korzystać z funduszu nie mogą.

Konkludując, pytanie jest takie: Jak państwo przewidujecie w obliczu choćby tych danych, oczywiście teraz je poznajecie, natomiast w obliczu tego problemu, o którym tutaj mówimy, przewidujecie państwo możliwości właśnie partycypacji tejże komunikacji w funduszu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Pan Marek Wójcik chciałby uzupełnić. Bardzo proszę.

Pełnomocnik zarządu do spraw legislacyjnych Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Dziękuję. Panie pośle, państwo posłowie, szanowni państwo, Marek Wójcik, Związek Miast Polskich. Tu pan mecenas, pan doktor przed chwilą podał dane dotyczące Płocka, uzupełnię, żeby było jasne co do tego Płocka, który traktuję jako przykład. Populacja to niecałe 110 tys. mieszkańców, codziennie komunikacją miejską spoza miasta dociera 39 tys. W ciągu miesiąca prawie 1 mln osób korzysta z tras poza miastem Płock i to miasto Płock obsługuje 9 gmin. To jest oczywiście tylko przykład, jeden z wielu. My w raporcie, który prześlemy państwu tutaj w ministerstwie, podamy więcej takich przykładów, ale to wskazuje na skalę zjawiska.

Prawie 52% ankietowanych miast odpowiedziało, że realizuje taki transport. Oczywiście są między nimi różnice, bo też chcieliśmy zbadać zarówno mniejsze miasta, jak i te największe. Chodzi o to, żeby ten obraz był jak najbardziej prawdziwy, więc skala zjawiska jest duża. Te przedsiębiorstwa komunalne dysponują taborem przyjaznym i bezpiecznym dla środowiska. To też ważny element w kontekście tego, co realizowane jest w tego typu transporcie. Mam wrażenie, że z resortem się w tej sprawie już dogadaliśmy, bo rozmawiamy o tym od dawna, że w nowelizacji ustawy pojawi się rozwiązanie, które wreszcie dopuści do tego, aby miejskie przedsiębiorstwa komunalne mogły korzystać ze środków funduszu autobusowego, bo naszym zdaniem to jest racjonalne i oczywiście podkreślam, poza granicami miast, żeby to było jasne, bo idea tego funduszu jest taka, żeby rzeczywiście likwidować białe plamy i zabezpieczać mieszkańcom ten transport, szczególnie tam, gdzie jest on jedyną alternatywą wtedy, kiedy ktoś nie dysponuje własnym pojazdem, a nawet jak dysponuje, to nie jest w stanie z niego korzystać. Tu głównie mówię chociażby o osobach niesamodzielnych. To bardzo ważny element.

Uważamy, że dla realizacji celów tego programu to będzie pewien moment przełomowy, nie przesadzając oczywiście naszej uwagi, ale to może być moment przełomowy. Bardzo chcielibyśmy, aby jak najszybciej tego typu regulacja mogła być procedowana po to, żeby z naboru przeprowadzonego na koniec roku mogły już korzystać nasze przedsiębiorstwa komunalne ku zadowoleniu mieszkańców, stąd o to bardzo gorąco proszę.

Muszę powiedzieć, że mechanizm tego funduszu się sprawdza, jest dobrze oceniany. Po drodze rzeczywiście były zmiany w jego funkcjonowaniu, które zmierzały ku poprawie jego realizacji. Uważamy, że ta dotycząca miejskich przedsiębiorstw będzie też w tę stronę zmierzała. Też chcę wywołać, bo jak państwo wiecie nie zwykłem chować nic pod dywan, chcę też wywołać pewną kwestię dotyczącą relacji z powiatami w tym zakresie. Zależy nam na tym, aby tak konstruować konkursy w przyszłości, żeby nie było zarzutu takiego, że otwarcie się na miejskie przedsiębiorstwa komunalne spowoduje to, że dotychczas realizowane przewozy powiatowe stracą, ale muszę też powiedzieć, że jeżeli okaże się, że nasza oferta jest bardziej atrakcyjna z punktu widzenia nie tylko ekonomicznego, ale także środowiskowego i ochrony

bezpieczeństwa, to będziemy bronić tego typu przejazdów, ale nie chcemy robić konkurencji powiatom. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. W pierwszej kolejności proszę, bo zebrało się tych zagadnień trochę, żeby pan dyrektor odpowiedział i zaraz po odpowiedzi zrobimy jeszcze jedną szybką rundę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Proszę państwa, jeżeli chodzi o pytania dotyczące obecnie procedowanego projektu, chciałbym powiedzieć tylko tyle, że dzisiejsza podkomisja nie zebrała się w sprawie dyskusji nad projektem ustawy, tak że na te pytania pozwolicie państwo, przepraszam, ale nie będę odpowiadał. Poza tym wykraczałoby to poza moje upoważnienie, które dostałem od pana ministra.

Jeżeli chodzi o kwestię związaną tutaj z tematem tej podkomisji, związanej z możliwością dofinansowania komunikacji miejskiej, która wykracza poza terytorium miasta – tak, takie analizy są prowadzone. Chciałbym tylko prosić tutaj przedstawicieli Związku Miast Polskich o przesłanie tych danych, bo po raz pierwszy zwróciliśmy się o te dane 12 maja, później prosiliśmy w listopadzie i jeszcze ich nie dostaliśmy, tak że bardzo prosilibyśmy o przekazanie tych informacji, ale potwierdzam, że tak, taka możliwość brana jest pod uwagę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Jednak spodziewałem się, że...

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Panie przewodniczący, tylko jedna reakcja.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Już, już, panie pośle. Spodziewałem się jednak, że będzie pan się chciał ustosunkować do tego. Jest wyraźnie napisane, że również kierunków planowanych w ramach tego funduszu. Rozumiem, że ustawa i zmiana ustawy nie są żadnym planowanym kierunkiem zmian, włącznie z tym sfinansowaniem. Myślę, że w tym pkt 1, jak i w pkt 2, warto zawrzeć elementy te przyszłościowe. Po to się ta podkomisja również dzisiaj zebrała. Nie tylko po to, żeby przeanalizować dane statystyczne, które dla części z państwa są niewystarczające, ale przede wszystkim podyskutować, jaki jest charakter zmian na przyszłość. Rozumiem, że pan się uchyla od odpowiedzi do czasu pojawienia się projektu.

Pan poseł Tomaszewski i pani prezes.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Nie zebraliśmy się tutaj, żeby sobie pogadać o liczbach z przeszłości, tylko o tym, co będzie w przyszłości i co wynika z tego, co do tej pory było. Po to jest ta podkomisja, żeby państwo uczynili jakieś zmiany w trybie procedur związanych z przeznaczeniem tych środków i weryfikacją ich efektywnego wydatkowania. Prawdopodobnie, żeby to się dokonało, albo żeby się to utrwaliło, muszą być odpowiednie zmiany ustawowe. My w zasadzie państwu pomagamy, ponieważ przedstawiamy wnioski i postulaty, tak że jest to platforma wymiany poglądów ze strony partnerów społecznych, korporacji samorządowych, po to, żeby jeżeli taka regulacja będzie, żeby ona była jak najbardziej skuteczna i spełniała oczekiwania, ale przede wszystkim, żeby także wyznaczała pewien poziom efektywności wydatkowania środków publicznych i usług publicznych na rzecz obywateli.

Uważam tym bardziej, panie przewodniczący, że wnioskiem naszej Komisji jest to, żeby ministerstwo przedstawiło swój stosunek do tego, co tutaj dzisiaj usłyszeliśmy i co jeszcze usłyszemy i jak zamierza odpowiedzieć na to, czy w formie regulacji ustawowej, czy w inny sposób, ale proponuję, żeby ministerstwo uznało, że Sejm nie jest kawiarnią do pogadania, tylko miejscem do regulacji, czy też do stwarzania perspektyw na różne rozstrzygnięcia, decyzje, jeżeli potrzeba, to również ustawowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Prezes Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe Iwona Budych:

To jeszcze tylko tak dopowiem, może uzupełniając do tego, co już pani poseł powiedziała w zakresie tego, że marszałkowie województw będą integratorami przewozów i tego, że będą

oni realizowali dotychczasowe zadania, dysponując środkami przyznanymi na województwo. Zgodnie z materiałem, który państwo nam przekazali, w transporcie autobusowym dopłata z FRPA będzie przyznawana wyłącznie do linii komunikacyjnych, które w planie transportowym województwa zostały określone jako utworzone w celu walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Ja mówię „transportowym”, ale państwo mówicie „komunikacyjnym”.

Mała dygresja, ale w kontekście tego, że nie chcecie państwo dzisiaj odpowiadać na większość pytań, zostawię to do przemyślenia i do ustosunkowania się być może na piśmie, czy bierzecie pod uwagę, jak wygląda procedura uchwalania planu transportowego przez sejmiki województwa. Jak wygląda procedura uchwalania gdziekolwiek planów transportowych? Ile ona trwa? Ile trwają konsultacje? Jak wygląda głosowanie? Jak wygląda wpisanie tych linii, bo z tego, co już wiemy, jednostki samorządu terytorialnego będą musiały przekazać takie informacje do marszałka i marszałek będzie decydował?

To, co już padło wcześniej, i to, co padło na poprzedniej Komisji – obawiamy się, że środki z FRPA, jeżeli będzie dysponował nimi marszałek, będą przyznawane według klucza politycznego, a nie chcielibyśmy, żeby taka sytuacja miała miejsce. To po pierwsze.

Po drugie, co zrobić w sytuacji, kiedy na przykład gmina nie ma wystarczających zasobów kadrowych, nie będzie miała możliwości przekazania informacji w odpowiednim terminie marszałkowi, które linie są liniami o charakterze wykluczenia komunikacyjnego, transportowego, czyli trzy pary połączeń dziennie. Umówmy się, że trzy pary połączeń dziennie w dni robocze to jest tak naprawdę żadna oferta. Pozostawiam do przemyślenia i do odpowiedzi być może na piśmie.

Jeszcze druga kwestia – w tym projekcie ustawy, który widzieliśmy wcześniej, skupiamy się bardzo na definicji wykluczenia transportowego. Chciałabym, żeby to zostało rozszerzone też o pochylenie się w ogóle kompleksowo nad kwestią ubóstwa transportowego, bo o tym również Społeczny Fundusz Klimatyczny mówi.

Trzecia rzecz podsumowująca już nie bezpośrednio do samego projektu ustawy, ale podsumowująca nasze wszystkie spotkania przez 2 lata. Mam takie poczucie, mimo szczerych chęci współpracy z ministerstwem przez sektor branżowy, przez ekspertów, przez NGO, że cały czas gdzieś nie mamy tych dostatecznych informacji, cały czas musimy się dopominać o wyniki z raportu, cały czas jesteśmy zwodzeni. Myślę, że nie na tym powinna polegać nasza współpraca, bo chyba wszystkim nam zależy na jednym – żeby maksymalnie zlikwidować, zredukować wykluczenie transportowe i maksymalnie zachęcić wszystkich obywateli, aby korzystali z transportu publicznego i przede wszystkim przekonać ich, tak jak jest na Zachodzie, że korzystanie z transportu publicznego to nie jest, kolokwialnie mówiąc, wstyd, tylko nasze dobro, z którego możemy skorzystać i powinniśmy to robić, przesiadając się z samochodów właśnie do transportu publicznego, który powinien być dostępny nie tylko dla dzieci, kiedy trwają dni nauki szkolnej, ale również w wakacje dla seniorów, żeby nie obawiali się z niego korzystać i dla osób pracujących, które mają zapewnione połączenia tak, żeby można było wrócić z pracy czy dojechać do pracy na różne godziny, bo nie każdy pracuje od godz. 8:00 do 16:00.

Mam nadzieję, że wreszcie doczekamy się odpowiedzi, jak ten finalny projekt będzie wyglądał i nie będzie to owiane tajemnicą, bo niestety takie mam poczucie, że to jest gdzieś tam skrzętnie ukrywane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora biura ZPP Grzegorz Kubalski:

Szanowni państwo, to teraz w ramach pkt 2 postulat, który tutaj wybrzmiał ze strony Związku Miast Polskich, zasługuje na bardzo głębokie pochylenie się nad nim z tego względu, że tak na dobrą sprawę on stanowi pewien wierzchołek góry lodowej, pokazującej znacznie szerszy zakres problemów niż tylko to, że komunikacja miejska poza granicami miast jest wyłączona z dofinansowania w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Bardzo krótko postaram się powiedzieć, jakie problemy tkwią pod powierzchnią wody.

Pierwsza rzecz – mamy tak kuriozalnie napisaną ustawę, że o zakwalifikowaniu danej linii do komunikacji miejskiej nie decyduje jej charakterystyka, tylko to, kto ją prowadzi. Innymi słowy, jeżeli mamy do czynienia z mniejszym miastem, to jeżeli miasto zawrze

porozumienie z sąsiadującą gminą i przeprowadzi linię, to będzie to komunikacja miejska. Jeżeli powiat zorganizuje dokładnie taką samą linię, nie będzie to już komunikacja miejska, mimo że to jest dokładnie ten sam przebieg linii. To pokazuje, że my mamy kłopot już na poziomie definicyjnym.

Po drugie, bezpośrednio z tym wiąże się jedna rzecz, o której też warto powiedzieć. W przypadku mniejszych miast problemem, który spokojnie pozwoliłby tej komunikacji, która funkcjonuje dookoła miasta, funkcjonować w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, jest dogadanie się z sąsiednimi gminami, nie w formie porozumień z każdą z osobna, tylko poprzez utworzenie związku międzygminnego, czy też związku powiatowo-gminnego. W tym momencie te linie byłyby możliwe do dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, natomiast niestety mamy do czynienia z sytuacją taką, że miasta wolą jednak często dogadywać się same z poszczególnymi gminami, niż tworzyć pewien szerszy system.

Po części jest to zrozumiałe z jednej przyczyny. Nie wiem, czy państwo wszyscy jesteście świadomi tego, że w warunkach technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – to jest rozporządzenie wydane przez właściwego ministra – dalej mamy zróżnicowane wymagania wobec autobusu komunikacji miejskiej i komunikacji pozamiejskiej. To znaczy, dalej jest obowiązek, że w autobusach komunikacji pozamiejskiej musi być wożone koło zapasowe. To powoduje, że podmioty, które są podmiotami prowadzącymi komunikację miejską, mimo że posiadają niezbędny tabor, nie mogą startować w postępowaniach prowadzonych przez organizatorów, na przykład związek powiatowo-gminny, ażeby być operatorem na tych liniach, bo po prostu ich pojazdy nie spełniają tego pojedynczego warunku. Ministerstwo konsekwentnie od lat przepisuje, chyba od lat 60., dokładnie ten sam warunek, nie zastanawiając się nad tym, że to jest niestety chybione. To jest rzecz, którą, jeżeli dotknęlibyśmy i rozwiązali, to rozwiązałyby część problemów, o których wspomniał pan Marek Wójcik.

Natomiast jeżeli chodzi o sam postulat, to on dotyka istoty pytania. Czemu mają służyć środki, które są przekazywane z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych? Czy chodzi o likwidację wykluczenia transportowego, a więc finansowanie komunikacji przede wszystkim tam, gdzie mamy do czynienia z na tyle niską gęstością zaludnienia, że prowadzenie komunikacji stanowi poważne wyzwanie finansowe? Czy ma to również obejmować sytuację, gdzie mamy do czynienia z wyjechaniem poza granicę miasta do gminy wiejskiej liczącej 20 tys. mieszkańców i zabudowanej tak intensywnie, że właściwie jest nierozróżnialna od miasta?

Nie mam nic przeciwko temu, żeby takie rozwiązanie funkcjonowało, pod tym warunkiem, że nie będzie ono konkurencyjne w stosunku do linii, które starają się obsłużyć te tereny, które są z dala od miast, które są położone peryferyjnie, w których w chwili obecnej nie ma żadnej racjonalnej komunikacji, bo naszym priorytetem jako państwa powinno być to, żeby tam właśnie doprowadzić ten autobus i otworzyć świat dla ludzi, którzy tam mieszkają.

W związku z czym my jako Związek Powiatów Polskich w pełni popieramy ten kierunek, który jest zawarty w projekcie ustawy, że rzeczywiście jest ona otwarta dla komunikacji miejskiej poza granicami miast, ale w odpowiednio niskim priorytecie. Tak, OK, rzeczywiście, jeżeli środki pozostaną, to ten cel warto jest, żeby był sfinansowany. Natomiast chcielibyśmy uniknąć sytuacji takiej, że bez zmian systemowych i zmiany całej drabinki priorytetów komunikacja miejska zostanie dopisana i ona będzie uzyskiwała środki wtedy w pierwszej kolejności, bo to de facto doprowadzi do tego, że jakakolwiek komunikacja położona dalej, a prowadzona przez powiaty, związki powiatowo-gminne, związki międzygminne, po prostu nie dostanie żadnych pieniędzy, bo wyczerpie się fundusz na obsługę tych połączeń, które zostały tutaj podane.

Myślę, że uda się nam znaleźć optymalne rozwiązania z punktu widzenia nie tylko interesów jednostek samorządu jako takich, ale przede wszystkim z myślą o mieszkańcach, z myślą o obywatelach, tak ażeby stworzyć im możliwość korzystania z usług publicznych na obszarach, gdzie to w chwili obecnej jest bardzo utrudnione. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś jeszcze z państwa parlamentarzystów albo ktoś z sali chciałby zabrać głos? Jeżeli nie, to czy dyrektor...

Jeszcze pan Marek Wójcik, proszę.

Pełnomocnik zarządu do spraw legislacyjnych ZMP Marek Wójcik:

Bardzo krótko, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Musimy już powoli wiosłować do brzegu, tak że prośba o...

Pełnomocnik zarządu do spraw legislacyjnych ZMP Marek Wójcik:

To znaczy chciałbym zwrócić się do pani, żeby pani miała więcej wiary w samorządy terytorialne i żeby pani nie ubierała nas w politykę tam, gdzie my jej nie uprawiamy. Jeżeli pani ma jakieś dowody tego, że samorządy województw, ustalając linie, kierują się jakąś polityką, to proszę je podać. To znaczy generalnie wydaje mi się, że... Tak usłyszeliśmy, że państwo się boicie, że my będziemy, że samorządy województw politycznie będą ustalały tę mapę. Nie wiem, to znaczy, rozumiem, że tam, gdzie są wyborcy, to tam będzie, a jak tam, gdzie są wyborcy B, to tam nie będzie. Błagam, proszę tak nie mówić. To jest raz. Poza tym proszę też bardziej wierzyć w samorządy gminne, nawet te najmniejsze. Jeżeli jest ze strony mieszkańców taka potrzeba, to one zadbają o to, aby przekazać stosowną informację samorządom województw.

Natomiast co do tej relacji z powiatami, to my się w rodzinie samorządowej dogadamy w tej kwestii, jestem głęboko przekonany. W związku z tym nawet sformułowanie, że „dla miast środki wtedy, kiedy pozostaną”, bo tak usłyszeliśmy, uda się nam zmienić na inne sformułowanie, bo akurat to „pozostaną”, to nas na pewno nie będzie satysfakcjonować. Dla nas najważniejsze będzie to, żeby rzeczywiście te, które są najbardziej bezpieczne, najbardziej przyjazne klimatowi, rzeczywiście najbardziej efektywne, to żeby tego typu linie były dofinansowane. Naprawdę forma, kto jest właścicielem, kto prowadzi tę komunikację, jest wtórna co do efektu, ale powtarzam jeszcze raz – dogadamy się. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. I kończący głos w dyskusji, pani poseł Paulina Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (niez.) – spoza składu podkomisji:

Tak, ja bardzo krótko. Nie wiem, czy pan był przy mojej wypowiedzi. Dokładnie powiedziałam to samo, co pani prezes Iwona Budych, ponieważ faktycznie może budzić duże wątpliwości to, że środki będzie rozdzielał ten samorząd, który także będzie miał te środki przyznawane w pierwszym priorytecie. Myślę, że poczekamy, zobaczymy, w ogóle zobaczymy, jak będzie wyglądała finalnie ta ustawa po pracach w parlamencie i jak ona się skończy.

Natomiast jedna rzecz dotycząca tej komunikacji miejskiej, czyli pkt 2 dzisiejszego spotkania. To jest ważny postulat. Oczywiście, że tak. Też znam przykłady takich samorządów, które wypowiadały umowy zakładom komunikacji miejskiej po to, żeby samemu uruchomić na swoim terenie na przykład gminy obwarzankowej wokół jakiegoś miasta powiatowego komunikację, bo tylko tak pozyskiwały środki z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Oczywiście wracamy tutaj do jakości tego transportu, o tym też dzisiaj była mowa, czy dwa odcinki linii, która mimo, że finalnie zawierała się w jednym, który wcześniej funkcjonował, jest lepsza, czy z perspektywy pasażerów to jest wygodne, żeby się przesiadać, albo z perspektywy pasażerów wspaniale jest wysiadać tylko tak naprawdę na granicy miasta, bo w wielu miejscowościach był problem z tym, kiedy autobus gminny może się zatrzymywać, korzystając z infrastruktury miejskiej.

Miałam wiele takich sygnałów i to były naprawdę sytuacje bardzo podbramkowe, łącznie z tym, że nie udostępniano przystanków miejskich, nie pozwalano wywieszać tam rozkładów jazdy, albo wieszano je w karygodny sposób, gdzie nie można było ich po prostu normalnie odczytać, bo były na przykład na słupku powieszone bardzo nisko albo bardzo wysoko i osoba starsza, a nawet nie starsza, tylko normalnie funkcjonująca, nie była w stanie tego odczytać, więc takie sytuacje w samorządzie się zdarzały. Doskonale wiemy, że jeżeli władze sąsiadujących gmin, gminy i miasta, gminy i powiatu nie chcą się porozumieć, to naprawdę robią sobie pod górkę. Nie chcę w to wchodzić i nie chcę w tym momencie tego oceniać. Patrząc na to z perspektywy pasażerów, którzy z takiego transportu korzystają, bo to oni finalnie dostają rykoszetem.

Ostatnie zdanie – jeżeli chcemy faktycznie uwzględnić komunikację miejską, to po prostu należałoby zacząć rozmawiać poważnie o zwiększeniu puli środków w tym funduszu, bo jeżeli

ona zostanie na takim poziomie, to po prostu skończy się tym, że po prostu te pieniądze z mniejszych gmin, z mniejszych ośrodków zostaną zabrane. Jeżeli chcemy rozmawiać rzetelnie o tym, żeby tutaj dofinansować komunikację miejską w tym zakresie, w którym ona wyjeżdża poza granicę miast – popieram ten postulat, w 100% podpisuję się pod tym postulatem – to należy naprawdę zacząć rozmawiać o tym, żeby pieniędzy w funduszu było więcej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Tylko też, żeby samorzady nie uległy takiej pokusie, żeby podmieniać sobie potem różne linie, tylko dla celu skorzystania z dodatkowej puli środków, a sumarycznie obywatel ma w zasadzie taki sam dostęp do komunikacji, a nie ma nowych linii realnie uruchomionych. To taka moja konstatacja.

Czy ze strony Ministerstwa Infrastruktury jakiś jednak głos dodatkowy padnie? Niezależnie od tego, to bardzo proszę, żeby na większość tych pytań, które tutaj padały, jednak odpowiedzieć na piśmie. Jeżeli będzie taka potrzeba, to również z naszej strony wystosujemy do Ministerstwa Infrastruktury dodatkowe zapytania. Państwa parlamentarzystów też zachęcam do interpelowania w tych sprawach, bo im więcej zbierzemy cennych materiałów, to na pewno do tego tematu wrócimy.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bartosz Jabłonka:

Proszę państwa, podsumowując, bardzo dziękuję za państwa głosy w całej tej dyskusji. Wszystkie państwa uwagi, postulaty zostaną na pewno przez nas przeanalizowane. Jeżeli chodzi o komunikację miejską – tak, potwierdzam, że trwają analizy postulatów w zakresie zwiększenia potencjalnych beneficjentów, którzy korzystają i mogą korzystać z funduszu i rozszerzenia tych jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami komunikacji miejskiej w części tej komunikacyjnej poza granicami miasta. Jest to przedmiotem analiz. Tak jak powiedziałem, bardzo prosimy, jeżeli dysponujecie państwo takimi danymi, które by nam pomogły, to bardzo proszę o udostępnienie.

Jeżeli chodzi o samą dyskusję na temat projektu, proszę państwa, proszę też mnie zrozumieć, ale skoro nie mamy jeszcze zakończonej wewnątrzresortowo treści tego projektu zmiany, to w tej chwili nie mogę udzielić konkretnych informacji, ale mogę państwu obiecać, że – i przecież doskonale o tym wiemy – jeżeli projekt trafi do konsultacji, taka dyskusja wtedy się rozpocznie. Teraz trudno mi zabierać głos i mówić o pewnych rozwiązaniach, jeżeli nie mam pewności, że one akurat w takim kształcie zostaną na 100% zapisane i przedstawione do dalszych prac parlamentarnych. Dlatego też proszę tutaj o zrozumienie, a doskonale wiemy, że jest to temat bardzo ważny tak naprawdę dla wszystkich, nie tylko dla organizatorów i tych, którzy korzystają ze środków funduszu, ale tak naprawdę dla społeczeństwa, które jest wykluczone komunikacyjnie i na taką dyskusję jak najbardziej jesteśmy gotowi, tylko po prostu nie w tym momencie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Panie dyrektorze, na 100% to możemy być dopiero pewni, jak już dana ustawa wejdzie w życie i będzie realizowana, a ta Komisja, ta podkomisja powstała na wniosek samorządów właśnie m.in. po to, żeby również rozmawiać i próbować kreować zmiany. Stąd nie należy czekać na to, kiedy zostanie już pokazany publicznie, oficjalnie projekt zmian ustawy, tylko rozmawiać w ramach tej podkomisji nad tym, co należałoby do tego projektu włożyć, żeby on spełniał oczekiwania przede wszystkim naszych obywateli, a w dalszej kolejności jednostek samorządu terytorialnego, bo taka jest rola tej podkomisji, tak że nie sprowadzamy tej podkomisji i naszych rozmów wyłącznie do tego, że „jak wypracujemy gotowy projekt, to my wam go pokażemy”. Nie. Tu jest też taka nasza rola, żebyśmy dyskutowali o tym, jakie mogą być elementy, które wy ewentualnie uwzględnicie w rzeczonym projekcie ustawy i tak życzyłbym sobie, żebyśmy procedowali ten punkt.

Mimo wszystko bardzo dziękuję przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury za obecność. Państwu serdecznie dziękuję za dzisiejsze posiedzenie podkomisji. Wierzę, że jednak krok po kroku, ale uda się również w tej ustawie dokonać dobrych korekt i zmian. Bardzo dziękuję i dobrego popołudnia.