

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Samorządu
Terytorialnego
i Polityki
Regionalnej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ GOSPODARKI
I INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ
(NR 21)
z dnia 15 września 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej – podkomisji stałej gospodarki i infrastruktury komunalnej (nr 21)

15 września 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 realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego inwestycji w niskoemisyjny oraz zeroemisyjny transport publiczny,
- ocena funkcjonowania tzw. rezerwy drogowej w ustawie z dnia 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zdzisława Wasążnik** zastępca dyrektora Departamentu Finansów Samorządu Terytorialnego Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikiem, **Monika Grażka i Paweł Buc** zastępcy dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikiem, **Marta Braun** główny specjalista w Departamencie Strategii Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Marta Knyżewska** naczelnik wydziału w Departamencie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Robert Kałuża** radca w Departamencie Koordynacji Krajowego Planu Odbudowy Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Michał Nowak** główny specjalista w Departamencie Programów Regionalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Marcin Janiak** dyrektor Departamentu Funduszy Europejskich Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Dariusz Kucel** dyrektor Departamentu Elektromobilności Paliw i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Energii wraz ze współpracownikiem, **Katarzyna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury, **Jarosław Żuk** naczelnik Wydziału Krajowych Przewozów Drogowych Osób w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, **Karolina Chmura** naczelnik wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Piotr Stępiński** dyrektor Departamentu Elektromobilności i Beneficjenta Indywidualnego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Szymon Marciniak** specjalista ds. legislacji, komisji oraz innych struktur Związku Województw RP 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):

Dzień dobry państwu. Otwieram 21. posiedzenie podkomisji stałej gospodarki i infrastruktury komunalnej.

Na dzisiaj przewidziane mamy dwa punkty porządku dziennego: pkt 1 – informację na temat realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego inwestycji w niskoemisyjny oraz zeroemisyjny transport publiczny oraz pkt 2 – ocenę funkcjonowania tzw. rezerwy drogowej w ustawie z dnia 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Przedstawiają szanowni państwo z ministerstwa. Punkty zostały zaproponowane przez korporację samorządową, przez Związek Miast Polskich.

Tak aby nie zwlekać, czy ktoś z państwa z korporacji samorządowych chciałby w pierwszej kolejności zabrać głos, żeby zaanonsować ewentualnie ten pkt 1? ...Czyli samorządom środków nie brakuje.

W takim razie zaczynamy od informacji ze strony Ministerstwa Energii, Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Kto z państwa? To może najpierw Ministerstwo Energii, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności Paliw i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Energii Dariusz Kucel:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, Dariusz Kucel, dyrektor Departamentu Elektromobilności, Paliw i Gospodarki Wodorowej. Przekazaliśmy informację dotyczącą wdrażania i rozwoju pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Z naszych sprawozdań... Będę mówił krótko, żeby nie powielać tych informacji, czas jest ograniczony. Najważniejsze liczby: 22 gminy, to jest 41,5% badanej grupy, osiągnęły udział autobusów zeroemisyjnych na poziomie co najmniej 20%, 18 gmin, to jest 34%, miało udział pomiędzy 1 a 20%, czyli średni udział autobusów zeroemisyjnych wyniósł 19%, mediana – 14%. Odnotowujemy tendencję wzrostową. Oczywiście patrzymy na to w perspektywie do 2030 r., więc to tempo jest – oczywiście zawsze chciałoby się, żeby było lepsze – natomiast dzisiaj ono jest satysfakcjonujące.

Z naszej perspektywy regulacje dzisiaj odpowiadają na potrzeby rozwoju rynku w tym zakresie. Pamiętajmy, że jeżeli chodzi o gminy liczące 50 tys. mieszkańców, mają obowiązek wykorzystywania w komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu, a w przypadku gmin powyżej 100 tys. mieszkańców ta regulacja jest jeszcze dalej idąca, bo przy nabywaniu autobusów przeznaczonych do wykonywania komunikacji miejskiej gminy są zobowiązane do nabywania wyłącznie autobusów zeroemisyjnych.

Oczywiście z naszej perspektywy kluczowe jest, aby ten proces planować, tak że to nie jest tylko sam zakup autobusów elektrycznych czy zeroemisyjnych. Trzeba brać pod uwagę to, jak wygląda infrastruktura, proces inwestycyjny, dostępna na danym terenie moc przyłączeniowa oraz czy występuje konieczność rozbudowy sieci, czy nie, jakie są koszty. Tak więc te elementy wszystkie powinny być przez samorządy oczywiście brane pod uwagę, aby nie doszło do sytuacji, że nastąpi zakup autobusów, a potem gmina będzie czekać na wybudowanie infrastruktury i te autobusy nie będą odpowiednio wykorzystywane.

Jeżeli chodzi o autobusy wodorowe, to tutaj jest kwestia dostępności paliwa, czyli wcześniejszego zabezpieczenia stałego dostępu do paliwa wodorowego o wystarczającej czy określonej jakości. Tak że myślę, że to są kluczowe elementy, ale widzimy, że gminy to biorą pod uwagę i oceniamy pozytywnie rozwój tego segmentu.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Dotarł do nas pan Marek Wójcik, przedstawiciel Związku Miast Polskich, inicjator tematów, które są tutaj dzisiaj podejmowane. Nieopatrznie powiedziałem na wstępie, że nie ma tutaj korporacji, bo być może samorządy mają wszystko, ale chyba pan to słyszał i przyszedł to zdementować. Pewnie nie. Tak że bardzo proszę, jakby pan mógł jeszcze wprowadzić trochę głębiej w temat.

Pełnomocnik zarządu do spraw legislacyjnych Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Marek Wójcik, Związek Miast Polskich. Przede wszystkim dziękuję panu przewodniczącemu za podjęcie tej tematyki, obydwu tych tematów, które są dzisiaj w porządku obrad. Rzeczywiście dla nas ten temat jest ważny z wielu powodów. Jeden z tych powodów to jest powód czysto historyczny, ale drugi jest taki, że patrzymy w przyszłość i szczególnie w kontekście nadchodzącej perspektywy 2028–2034, perspektywy finansowej Unii Europejskiej, jest dla nas niezwykle ważne, żeby w odpowiednim momencie rozmawiać o tych kwestiach i zagwarantować nam później w tym okresie programowania środki na to, żeby kontynuować pewne działania, które dotyczą infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego. To ten wątek ku przyszłości.

Natomiast co do historii i do samej rezerwy w ustawie o dochodach JST, tej rezerwy w poprzedniej ustawie, która weszła w życie od 1 stycznia 2004 r., warto przypomnieć ten wątek, dlatego że ja stawiam teraz bardzo często taką zasadniczą tezę, że mamy do czynienia z przekazaniem samorządom terytorialnym jako zadań własnych zadania niemałego, związanego z zarządzaniem drogami krajowymi i wojewódzkimi, bez zagwarantowania jakiegokolwiek zlotówki dochodów na realizację tego celu, bo owszem, mieliśmy do czynienia z rezerwą

w ustawie między rokiem 2024 a 2025, rezerwą zresztą niewielką, ale cieszyliśmy się, że ona się pojawiła, choć też, żeby do końca być uczciwym, tak naprawdę to nawet nie była rezerwa na realizację tych zadań, tylko to była rezerwa na dokończenie pewnych inwestycji na drogach krajowych i wojewódzkich – jak patrzę na pana przewodniczącego – ze słynną DTŚ na czele i chyba drugą taką dużą pozycją, gdzie były trzy projekty duże, to wszystkie te drogi krajowe prowadzące do centrum Szczecina to były wówczas wpisane takie największe inwestycje. Jeżeli dobrze pamiętam, było 12 takich projektów.

Ta rezerwa tak naprawdę służyć miała na początku dokończeniu tych inwestycji. Potem ta rezerwa pozostała, ale ewoluowała, dołączono do tego powiaty, dołączono samorządy wojewódzkie i drogi wojewódzkie i powiatowe, choć przypominam, że zadanie otrzymały miasta na prawach powiatu, dziś jest ich 66. W nowej ustawie z 1 października 2024 r. pojawiła się też taka rezerwa teoretycznie na te zadania, ale znów razem w komplecie z województwami i z powiatami, ale ona miała tylko punktowy wymiar, czasowo tylko dotyczący roku 2025, a od tego roku tego rozwiązania także nie ma.

My, rzecz jasna, w ramach strony samorządowej, mając pewną rezerwę, przeznaczamy środki na wsparcie tych miast, przeznaczamy środki na wsparcie również gmin wiejskich, dopłacając do rządowego programu dróg, to jest po drugie, ale my nie chcemy tego robić. Uważamy, że jest to rozwiązanie niesystemowe i my w ten sposób, zresztą nie tylko w tym miejscu, wyręczamy administrację rządową z realizacji konstytucyjnego obowiązku, jakim jest zagwarantowanie środków na realizację zadań własnych. Mówię to z pełną odpowiedzialnością i nie chcielibyśmy, żeby traktować tę rezerwę właśnie jako sposób na uzupełnienie ubytków, które nie powinny się zdarzyć.

Dlatego na przykład ze zdziwieniem ostatnio przyjęliśmy propozycję resortu infrastruktury, żeby kilkaset milionów złotych zapisać na trwale w tej rezerwie na dopłacanie do rządowego programu dróg. Nie, mili państwo, to nie o to przecież chodzi. W związku z tym mam nadzieję, że uda się wypracować jakieś nowe rozwiązania. My zresztą przedstawialiśmy pewne propozycje, które dotyczyły wypracowania systemowego rozwiązania związanego z zarządzaniem tymi drogami, tym bardziej że to nie ma tylko wymiaru finansowego.

Już, żeby się nie rozwódzić, zwrócę uwagę na pewien niuans prawny. My zarządzamy tymi drogami i dotyczy to zarządzania drogami, które nie są nasze, nie są naszą własnością. Majątek, czyli te drogi, nieruchomości zajęte pod drogi wojewódzkie i krajowe, są odpowiednio własnością samorządu województwa albo Skarbu Państwa. Teraz proszę zwrócić uwagę, że jeżeli my chcemy przeprowadzać pewne przedsięwzięcia inwestycyjne związane chociażby z poszerzaniem pasa drogowego, budowaniem jakiegoś zjazdu, to wówczas de facto musimy kupować nieruchomości. W tej sprawie dogadujemy się z generalną dyрекcją, żeby też było jasne, ale de facto działamy na rzecz podniesienia wartości cudzych nieruchomości. Jest już pierwszy sądowy wyrok NSA, który w tej sprawie stwierdza, że jeżeli my rzeczywiście chcemy realizować tego typu zadanie inwestycyjne, to zakup nieruchomości powinien zostać sfinansowany w formie dotacji celowej na realizację zadania zleconego. To cytuję za rozstrzygnięciem sądowym, nie dyskutuję z sądem, to nie jest mój pomysł, tylko to jest cytat z uzasadnienia Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Generalnie finansowanie dróg samorządowych stanowi dla nas gigantyczny problem. Potrzeby są duże. Zastanawia nas na przykład to, dlaczego my nie możemy mieć dostępu do Krajowego Funduszu Dróg, który nie jest wykorzystywany w ostatnich latach. Dlaczego na przykład realizując przedsięwzięcia inwestycyjne, nie możemy jako samorządy terytorialne sięgać po te środki? Postulowaliśmy także – i to wszystkie organizacje samorządowe wspólnie, mówię to też z perspektywy sekretarza Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego – o to, żeby mieć dostęp do środków z akcyzy na rozbudowę, modernizację sieci dróg lokalnych. Tu na razie sukcesu nie mamy.

Sposób finansowania rządowego programu dróg też u wielu wzbudza kontrowersje, także u potencjalnych darczyńców, bo to Lasy Państwowe czy też Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W związku z tym nieustająco słyszymy takie utyskiwanie ze strony niektórych podmiotów, że muszą na nas wydawać pieniądze. My nie chcemy takiej sytuacji. Chcielibyśmy, żeby było rozwiązanie systemowe, żeby nam nikt nie mówił o tym, że nam robi przysłowiową łaskę i żebyśmy mieli zagwarantowane środki na modernizację tej infrastruktury. Przedstawialiśmy różnego rodzaju propozycje w tym zakresie.

Cieszymy się ze współpracy, tu też chcę pochwalić zarówno przedstawicieli Ministerstwa Finansów, jak i Ministerstwa Infrastruktury, bo wtedy, kiedy rozmawiamy, prowadzimy te dyskusje dotyczące podziału tej rezerwy, współpracujemy ze sobą od dawna i to jest dobra współpraca.

Jeszcze słowo, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, do tej kwestii dotyczącej także transportu zbiorowego. Choć moment, uzupełnię. Pojawił się projekt poselski, który proponuje rozstrzygnięcie pewnych kwestii dotyczących projektów inwestycyjnych realizowanych na drogach krajowych przebiegających przez miasta na prawach powiatu. Bardzo dobrze, że ten projekt się pojawił, bo wówczas nie byłoby takich sytuacji, z żalem to stwierdzam, kiedy kierowca wjeżdżając w miasto na prawach powiatu, jadąc drogą krajową czy wojewódzką, natychmiast zauważa różnicę w jej jakości, ale tłumaczę się, z czego się to bierze. Rezerwa 300 mln zł, która była przez te 20 lat, to mniej więcej tyle, ile potrzeba do rozebrania wiaduktu w Chorzowie, jednego. Nie mówię o żadnym postępie, tylko o rozebraniu wiaduktu. Taka jest mniej więcej skala.

Natomiast dochodzi jeszcze transport zbiorowy. Bardzo żałujemy, że przy transporcie zbiorowym, i tutaj też wróć zaraz do taboru, pan prezydent zawetował tę ustawę. Będziemy namawiali państwa do tego, aby wrócić do tego rozwiązania, bo przed nami ogromne wyzwanie, jeżeli chodzi o ten transport zbiorowy i wykorzystanie potencjału naszego samorządowego. Nie przyjmujemy do wiadomości wieloletniego oporu ze strony administracji rządowej, wynikającego z faktu, że nie chce pozwolić na to, aby miejskie przedsiębiorstwa mogły korzystać z dopłaty funduszu autobusowego. My mamy nowoczesne autobusy, mamy linie prowadzące daleko poza granice miast, w obszary będące białymi plamami transportowymi, a mimo wszystko nie możemy uczciwie konkurować z przedsiębiorcami, którzy mają często pełnoletnie pojazdy, staram się tu być delikatny w ocenie, niekoniecznie klimatycznie przyjazne, i którzy nie stają na przystankach, tylko tam, gdzie im się podoba, bez względu na bezpieczeństwo pasażerów. W związku z tym o to się upominaliśmy. W tej ustawie taka możliwość była, niestety nie uzyskała aprobaty pana prezydenta, ale będziemy chcieli, aby do tego wracać.

Natomiast ostatni element to jest to, o czym tu, jak wszedłem, usłyszałem, kwestia transportu zbiorowego, uzupełnienia taboru, środków na ten tabor, na tabor elektryczny. Mogę się pomylić, ale według mnie mamy w tej chwili tych autobusów, jeżeli chodzi o niskoemisyjne i zeroemisyjne w naszych przedsiębiorstwach transportu zbiorowego w granicach 24–25%. Jak mówię, mogę się mylić, bo mam dane sprzed 1,5 roku, ale w tej sprawie niewiele się zmieniło. Chcielibyśmy, żeby w tej kwestii dostęp do środków był większy niż do tej pory, żebyśmy mieli dostęp do środków, które będą gwarantowały nie tylko zakup autobusów, ale również potem możliwość chociażby budowy stacji ładowania, żeby to były projekty kompleksowe, żeby tam zawrzeć też pewne elementy, które są przed nami, ale już nasze przedsiębiorstwa to sygnalizują – kwestia utylizacji chociażby akumulatorów. Mamy z tym gigantyczny problem jako Polska. To dotyczy tych kwestii.

Mamy też duży problem z tym, nie tylko w przypadku transportu zbiorowego, że mamy kupować tabor również dla innych przedsiębiorstw naszych komunalnych i te wskaźniki, które tego dotyczą, są niewykonalne praktycznie rzecz biorąc. To przy okazji użaliłem się też na tę kwestię, ale mam nadzieję, że to spotkanie, które pan przewodniczący tu zorganizował, pomoże nam przynajmniej chociaż w części rozwiązać problemy, o których powiedziałem. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy przedstawiciel Ministerstwa Energii, pan dyrektor, chciałby coś uzupełnić w związku z tym wprowadzeniem przez pana Marka Wójcika?

Dyrektor departamentu ME Dariusz Kucel:

Nie. Te wskaźniki, o których tutaj pan powiedział, 20%, to jest możliwe, tak że jest grupa gmin, które są na tym poziomie, tak jak mówiłem wcześniej, ale tempo jest w naszej ocenie właściwe.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Ale to w związku z tym, że...

Pełnomocnik ZMP Marek Wójcik:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli po wypowiedzi pana.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Proszę, proszę.

Pełnomocnik ZMP Marek Wójcik:

Jeszcze jest jeden wątek z tym związany. My mamy duży nacisk na to, żeby to było zeroemisyjne lub niskoemisyjne, niskopodłogowe. W kontekście tego, co się dzieje za naszą wschodnią granicą i tego, że te nasze pojazdy także mają być użytkowane w celach ochrony ludności i bezpieczeństwa mamy pewien kłopot i też prosimy o przesądzenie, dlatego że te autobusy nie dadzą sobie rady. W związku z tym też chodzi o to, żeby kształtując tę nową perspektywę, zwrócić uwagę na to, że być może inne źródła napędu tych samochodów też mogłyby być akceptowane i moglibyśmy otrzymywać dofinansowanie także do innych pojazdów, chociażby hybrydowych. Wtedy jest większa szansa na to, że będą mogły być użytkowane także na ten cel. To przepraszam, że uzupełniam, ale to...

Dyrektor departamentu ME Dariusz Kucel:

Jasne, to tylko ad vocem. Była taka inicjatywa w ostatnio głosowanej ustawie, tu pan o niej wspominał, gdzie był ten wyjątek dla celów ewakuacyjnych, żeby autobusy nie musiały być zeroemisyjne. Niestety pan prezydent zawetował tę ustawę i jesteśmy w punkcie wyjścia, tak że będziemy szukali innego rozwiązania.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

W związku z tym, że w zasadzie dwa punkty zostały omówione bezpośrednio, to może jeśli można się skupić, to od razu będziemy procedować dwa punkty naraz. Jakby była taka możliwość zrecenzowania obu punktów porządku, to bardzo o to proszę.

Czy do pkt 2 porządku obrad ze strony Ministerstwa Energii? To bardzo proszę przedstawiciela Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Monika Grążka:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Monika Grążka, zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych. My przekazaliśmy materiał, ja może tylko zrobię takie krótkie jeszcze podsumowanie i jak będą państwo mieli pytania, to po prostu na te pytania odpowiemy. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej wspiera rozwój transportu publicznego w JST w ramach programu krajowego FEnIKS, czyli Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko, programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej, 16 programów regionalnych oraz KPO.

Jeśli chodzi o FEnIKS, o nasz program krajowy, wspieramy transport miejski. 7 mld zł mamy w podpisanych umowach o dofinansowanie i 1,3 mld zł w naborach na wsparcie zakupu autobusów zeroemisyjnych. Wspierana jest budowa i przebudowa linii tramwajowych, metra, węzłów przesiadkowych miejskich, systemów ITS, zakup taboru tramwajowego, autobusowego, metra oraz SUMP, czyli planów mobilności miejskiej. Wsparcie jest skierowane do 20 miejskich obszarów funkcjonalnych – 13 wojewódzkich i 7 regionalnych, z wyłączeniem Polski Wschodniej, bo tam jest inny strumień środków.

Może tak: jakie mamy efekty? W tej chwili oddano do użytkowania 25 km wybudowanych i przebudowanych linii tramwajowych. Tutaj mamy Warszawę, mamy Szczecin oraz 57 sztuk wagonów tramwajowych i metra. Beneficjentom wypłacono ponad 2 mld zł dofinansowania. Jeśli chodzi o KPO, to w ramach KPO mamy ponad 5 mld zł dofinansowania na zakup autobusów miejskich, pozamiejskich i tramwajów. Wsparto zakup 547 autobusów pozamiejskich, 1217 autobusów miejskich i 152 tramwaje. Wsparcie otrzymały zarówno duże ośrodki miejskie, jak i mniejsze miejscowości.

Tak może odnosząc się od razu tutaj do postulatu pana prezesa, w ramach naszych środków unijnych mamy zakup autobusów i infrastruktury do ładowania. Jest to już w tej chwili w ramach obecnej perspektywy możliwe. Nie jest to obbligo, ale mamy taką możliwość. Czyli mamy autobusy plus infrastruktura do ładowania i tankowania autobusów.

Jeśli chodzi o nową perspektywę, to jesteśmy w fazie początkowej. Może na temat harmonogramu prac w ramach nowej perspektywy przekażę głos tutaj pani Marcie Braun.

**Główny specjalista w Departamencie Strategii Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej
Marta Braun:**

Dzień dobry. Witam serdecznie. Jeśli chodzi o nową perspektywę, to od roku prowadzimy intensywne prace, zbieramy zapotrzebowanie ze strony różnych ministerstw, różnych regionów, właściwie wszystkich. Jesteśmy teraz na etapie przygotowania założeń do PPKR, który przesądzi o takich głównych decyzjach, które później znajdą się we właściwym dokumencie. Ten główny dokument zamierzamy sporządzić do połowy przyszłego roku, tak aby później przystąpić do negocjacji z Komisją Europejską. Równolegle są prowadzone prace nad rozporządzeniami zarówno na poziomie europejskim, jak i wkrótce na poziomie tutaj krajowym. Mamy nadzieję, że wszystkie te prace zbiegną się w jednym terminie, tak abyśmy mogli w pełnej gotowości ruszyć z nową perspektywą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę w takim razie o informacje ze strony Ministerstwa Infrastruktury. Gdybym mógł prosić od razu w tych dwóch punktach, żeby omówić temat, bo państwo również...

Naczelnik Wydziału Krajowych Przewozów Drogowych Osób w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Żuk:

Panie przewodniczący, Jarosław Żuk, naczelnik Wydziału Krajowych Przewozów Drogowych Osób w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury. W materiale skierowanym na ręce pana przewodniczącego przedstawiliśmy informacje dotyczące tego punktu. Głównym aktem prawnym regulującym zasady podejmowania i wykonywania publicznego transportu zbiorowego jest ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Generalnie ta ustawa określa zasady organizacji i wykonywania publicznego transportu zbiorowego. Nie odnosi się do obowiązku zeroemisyjności. Tak więc jeszcze tutaj, ustosunkowując się do wypowiedzi pana Marka Wójcika – także zawetowana ustawa o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tak jak pan powiedział, odpowiadała na głosy samorządów i też dopuszczała jako beneficjentów Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych komunikację miejską w miastach do 50 tys. mieszkańców. Była to odpowiedź na postulaty samorządów zgłaszane do Ministerstwa Infrastruktury i tak jak pan dyrektor powiedział, zawierała rozwiązania, aby w ramach funduszu obronności miasta mogły kupować autobusy nie zeroemisyjne, ale też spalinowe, ale z uwagi na weto pana prezydenta rozwiązania te nie wejść w życie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dyskusja za moment. Przejdziemy tylko ministerstwa.

Bardzo proszę o informacje ze strony Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

**Dyrektor Departamentu Funduszy Europejskich Ministerstwa Klimatu i Środowiska
Marcin Janiak:**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dzień dobry. Marcin Janiak, Ministerstwo Klimatu i Środowiska. Jestem tutaj razem z panem dyrektorem Piotrem Stępińskim z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W części finansowej w dużej mierze też tutaj pokrywam się z informacją przekazaną przez panią dyrektora z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, bo w ramach KPO odpowiadaliśmy razem z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej za dystrybucję środków właśnie w ramach działania G1.3.2 na zakup tych autobusów. Tak więc te środki wykorzystaliśmy, plus środki z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Dzięki temu prawie 1500 autobusów dla samorządów, miast, gmin polskich zostało sfinansowane. W chwili obecnej już blisko 1400 z tych autobusów jeździ, zostały przekazane do użytkowania, więc można powiedzieć, że to duży sukces.

Natomiast łączy się z tym jedno z wyzwań, o którym warto powiedzieć, które też gdzieś wybrzmiało, związane z taką dużą podażą środków finansowych, nie tylko z KPO, ale również z programu FEnIKS właśnie na zakup taboru autobusowego. Rzeczywiście identyfikowaliśmy ten problem z dostępem właśnie do możliwości wytwórczych przez wykonawców dla tych miast, gmin, które chciały pozyskać dofinansowanie w ramach projektów, co było szczególnym

wyzwaniem, jeżeli chodzi o środki z Krajowego Planu Odbudowy, gdzie, jak wiemy, te zobowiązania w ramach Krajowego Planu Odbudowy musiały być wywiązane do końca sierpnia tego roku. Natomiast udało się, co też cieszy i te środki będą mogły być przekazane na ten cel.

Oczywiście bardzo istotna jest kolejna perspektywa finansowa i prace nad planem partnerstwa krajowego i regionalnego. W naszej opinii ten nacisk, priorytet, jeżeli chodzi o rozwój transportu zeroemisyjnego, powinien być kładziony na transport właśnie zbiorowy, publiczny. Natomiast jeszcze w ramach takiego programu przejściowego, jeżeli mogę go tak nazwać, razem z narodowym funduszem planujemy uruchomić na przełomie tego roku i kolejnego, nie wiem, czy to będzie czwarty kwartał, czy pierwszy kwartał przyszłego roku, program Czysty Transport Publiczny, który będzie finansowany z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Co do budżetu, nie jestem w stanie państwu w tej chwili przekazać takiej informacji, gdyż też ten budżet Funduszu Niskoemisyjnego Transportu jest, można powiedzieć, zamknięty i po prostu zliczamy te środki i oczekujemy, że one jeszcze spłyną z tych programów, które były wcześniej uruchomione, żeby te środki i dostęp do nich był w możliwie jak najwyższej kwocie.

Co do barier, to tak jak powiedziałem, kwestia dużej podaży środków publicznych, przy ciągłości zamówień i też dostępu do możliwości wytwórczych tutaj przez producentów autobusów, ale również też to wybrzmiało, moce przyłączeniowe, więc też musimy o tym pamiętać, żeby zapewnić odpowiednie moce przyłączeniowe i nauczeni tymi negatywnymi doświadczeniami z przeszłości również tutaj, jak było już powiedziane przez panią dyrektor, kwalifikujemy możliwość finansowania punktów ładowania czy punktów tankowań w przypadku autobusów wodorowych dla tych autobusów, dla tego taboru, który będzie kupowany z tych środków. Tutaj zatrzymałbym się i oczywiście jak będą dodatkowe pytania, jesteśmy tutaj z kolegą do dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy jeszcze ktoś z przedstawicieli ministerstw chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Finansów Samorządu Terytorialnego Ministerstwa Finansów Zdzisława Wasążnik:

Zdzisława Wasążnik, zastępca dyrektora Departamentu Finansów Samorządu Terytorialnego Ministerstwa Finansów. Odnośnie do pkt 2, chyba że pan...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Tak, tak, tak, bardzo proszę. Tak, tak.

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasążnik:

Od razu, tak? Wprawdzie tu pan Marek Wójcik przedstawił trochę tło, jak funkcjonuje ta rezerwa, ale kilka zdań chciałabym takiego uzupełnienia. Otóż państwo doskonale wiecie, że od 2025 r. obowiązuje nowy system finansowania samorządów. Budując ten system, staraliśmy się zapewnić dochody samorządom w sposób stabilny, przewidywalny i przede wszystkim ustalany w określony, systemowy sposób. Oczywiście wiązało się to ze skutkami dla budżetu państwa. W ciągu dwóch lat w porównaniu do ustawy, która obowiązywała do końca 2024 r., dochody samorządów zostały wzmocnione o kwotę 53,3 mld zł, natomiast przewidujemy, że w najbliższej dekadzie te dochody będą wyższe o prawie 345 mld zł.

Oczywiście to wzmocnienie przełożyło się również na sytuację samorządów i to widać po wynikach, bo za czwarty kwartał 2025 r. samorzady zbiorczo zamknęły się nadwyżką w kwocie 1 mld 819 mln zł przy planowanym deficycie 30 mld 679 mln zł. Te pozytywne wyniki widzimy również po pierwszym półroczu, a mianowicie wykonane dochody ogółem były wyższe o 45 mld 623 mln zł przy planowanym deficycie w wysokości 50 mld 996 mln zł i również nadwyżka operacyjna była wyższa.

Zwracam uwagę na tę nadwyżkę operacyjną, ponieważ tak naprawdę to jest taki podstawowy miernik pozwalający ocenić sytuację finansową samorządów, który pozwala również samorządom na regulowanie nie tylko wydatków bieżących, ale również na spełnienie dwóch podstawowych reguł wynikających z ustawy o finansach publicznych, a mianowicie zasady zrównoważenia budżetu w części bieżącej, ale również wskaźnika spłaty zadłużenia, a dodatkowo pozwala na generowanie dochodów, które mogą być przeznaczone w konsekwencji na wydatki majątkowe.

To również widzimy w wydatkach majątkowych, zresztą w odpowiedzi na pytanie, które pan przewodniczący nam postawił, przeanalizowaliśmy, jak te dochody majątkowe kształtowały się od roku 2024 do planu, bo na razie dysponujemy tylko danymi dotyczącymi planu na 2026 r. Otóż w roku 2025 wydatki majątkowe ogółem w porównaniu do wydatków za 2024 r. uległy zwiększeniu o 9,7%, natomiast planowane wydatki na 2026 r. stanowią kwotę 128,8 mld zł i są wyższe od wykonanych w roku 2024 o 48,9%.

Przeanalizowaliśmy również, ile planują samorządy i ile wydatkowały w tych latach na realizację zadań drogowych. W 2024 r. były to wydatki na poziomie 35 mld 278 mln zł, a w roku 2025 wyniosły 31 mld 389 mln zł, natomiast plan na 2026 r. stanowi 40 mld 752 mln zł i jest wyższy od tych zrealizowanych za rok 2024 o 15,5%, a na rok 2025 o 29,8%.

Teraz przechodząc do finansowania. Otóż, jeżeli chodzi o zasady dotyczące planowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, to są one zawarte w ustawie o drogach publicznych. Natomiast jeżeli chodzi o finansowanie zadań dotyczących zarządców dróg, o których tu już była mowa, to zgodnie z ustawą o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego te zadania finansowane są z budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Oczywiście źródłem finansowania są zarówno dochody własne, jak i uzupełnione subwencją.

Dodatkowym źródłem, o którym tu też była mowa, są środki z rezerwy. W 2025 r. ta rezerwa wynosiła 330 mln zł i przeznaczona była na inwestycje na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu i na ten cel była przeznaczona kwota 286 mln 681 tys. 377 zł oraz na remont, utrzymanie, ochronę dróg krajowych i wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu i zarządzania nimi w kwocie 43 mln 318 tys. 623 zł. Z tej rezerwy środki otrzymało 107 jednostek, to jest 10 województw, 25 miast na prawach powiatu i 72 powiaty.

Niezależnie od tej rezerwy, która funkcjonowała w 2025, to na mocy ustawy o dochodach jest tworzona rezerwa w wysokości 1% wszystkich potrzeb finansowych i z tej rezerwy w roku 2025 zostały przekazane środki na drogi w wysokości 438 mln zł, z tego 220 mln zł na dofinansowanie zadań inwestycyjnych na drogach powiatowych, wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu, zapewniających dojazd pojazdów ciężkich do miejsc załadunku i wyładunku oraz 218,4 mln zł na dofinansowanie zadań na drogach gminnych znajdujących się na listach rezerwowych zadań na dofinansowanie środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

Gdybyśmy więc zsumowali te środki z tych dwóch rezerw, to w sumie w roku 2025 zostały przekazane dodatkowe środki na zadania drogowe w wysokości 768,4 mln zł. Jeżeli chodzi o rok 2026, to ten rok jeszcze mamy niezakończony, jesteśmy w trakcie realizacji. W tej chwili zostały podzielone środki w wysokości 475 mln zł i zostały one przeznaczone na dwa obszary – obszar pierwszy obejmujący dofinansowanie zadań inwestycyjnych na drogach publicznych, powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu w zakresie inwestycji obejmujących przebudowę lub przebudowę obiektów inżynierskich i to była kwota 302 mln 657 tys. zł. Środki w tym obszarze otrzymało 66 powiatów na kwotę 178 mln 173 tys. 231 zł, 9 miast na prawach powiatu na kwotę 81 mln 227 tys. 358 zł oraz 9 województw na kwotę 43 mln 256 tys. 414 zł. Obszar drugi obejmuje dofinansowanie remontu, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu i w tym zakresie podzieliliśmy kwotę w wysokości 172 mln 342 tys. 997 zł i środki w tym obszarze otrzymało 66 miast na prawach powiatu.

W trakcie uzgodnień jest jeszcze rezerwa w kwocie 339,6 mln zł i zgodnie ze stanowiskiem strony samorządowej 171,8 mln zł zostanie przeznaczone na zadania drogowe dojazdowe i 167,8 mln zł na zadania drogowe gminne. W rezultacie planujemy w roku 2026 przeznaczyć na zadania drogowe kwotę 814 mln zł.

Przygotowaliśmy również takie zestawienie, które pozwala spojrzeć, ile te środki z rezerwy stanowią w wydatkach na drogi w poszczególnych kategoriach jednostek samorządu terytorialnego. Jeżeli chodzi o rok 2024, to gdybyśmy wzięli wszystkie rodzaje samorządów, to ten udział wynosił 0,7%, natomiast w roku 2025 ten udział już wynosi 1,9%. Oczywiście ten udział będzie zróżnicowany w miastach, powiatach, jak również i województwach. Z naszych analiz wynika, że na podstawie danych za rok 2025, na podstawie złożonych wniosków do Ministerstwa Infrastruktury dofinansowanie otrzymało ok. 323 zadań drogowych.

Czyli podsumowując, ustawa o dochodach stworzyła możliwość wygospodarowania przez samorządy dodatkowych dochodów i to wyraźnie widać z roku na rok, że te dochody z tytułu PIT, CIT, jak również i subwencji są wyższe. Oprócz tego zabezpieczyła środki w rezerwie. Ta rezerwa, tu o tym nie powiedziałam, z art. 34 ustawy o dochodach jednostek samorządu jest dzielona w porozumieniu ze stroną samorządową. Są określone obszary, na które ta rezerwa może być przeznaczona i jednym z takich obszarów jest m.in. budowa dróg, jak również i utrzymanie. Propozycje dotyczące podziału tej rezerwy są przedstawiane przez stronę samorządową w terminie do 31 marca danego roku.

W związku z powyższym, wracając do tego pytania, środki na finansowanie dróg są zabezpieczone w rezerwie. Kwestia tylko jest, jak one będą podzielone, jaka będzie propozycja tutaj strony samorządowej, ale i również Ministerstwa Infrastruktury. Tu chciałam powiedzieć, że bardzo ściśle współpracujemy z Ministerstwem Infrastruktury. Każdy wniosek, który składany jest przez stronę samorządową, jest bardzo dokładnie weryfikowany. Są określone kryteria, tak że ta współpraca tutaj między tymi dwoma resortami naprawdę przebiega bardzo prawidłowo, jak również i ze stroną samorządową. To dzieje się wszystko w porozumieniu. Oczywiście, jeżeli będą jakieś pytania, to jesteśmy do państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o wyjaśnienia szczegółowe w zakresie tej rezerwy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Przekazane dość obszerne informacje. Nie wiem, czy satysfakcjonujące, ale na pewno obszerne.

W takim razie jesteśmy po tej części wystąpień. W takim razie rozpoczynamy dyskusję. Pan poseł Różyński chciał w pierwszej kolejności zabrać głos. Przepraszam. Bardzo proszę.

Poseł Wiesław Różyński (PSL-TD):

Panie przewodniczący, Wysoka Podkomisjo, szanowni państwo, z poszczególnych...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Proszę trochę bliżej mikrofon.

Poseł Wiesław Różyński (PSL-TD):

Tak może krótkie pytanie, ale w trakcie wypowiedzi państwa padł podział środków na transport niskoemisyjny i tu pani dyrektor zawarła taką informację, że bez Polski Wschodniej. Mógłbym prosić jakoś tutaj właśnie jaśniej?

Druga sprawa. Takie wytłumaczenie, bo być może jest to bardzo... Druga moja wypowiedź to jest odnośnie do kryteriów ilości. Jakie są kryteria? Bo niejednokrotnie ministerstwa albo instytucje stawiają takie kryteria, że jedni ze straży nie dostali samochodu, bo mało wyjeżdżali do pożarów. Jak mogli wyjeżdżać, jak nie mieli tego samochodu? To są właśnie takie tego typu może i trudne sprawy dla małej społeczności.

Jestem z okręgu chełmskiego. Czy miasta takie jak Chełm, Zamość, Biała Podlaska, są ujęte w tych zakupach tych 1500 autokarów? Czy wcześniej korzystali z takich środków?

Rozwój transportu, ale jednocześnie z tym jest rozwój infrastruktury, która będzie obsługiwać te pojazdy.

Tutaj może już do pani z Ministerstwa Finansów, chodzi o drogi. Dla samorządów nie ma takich pieniędzy, których nie wydaliłyby na rozwój swoich miejscowości, a na ten rozwój chyba 70% to jest infrastruktura drogowa, która cały czas jest realizowana, jest też odnawiana, są remonty, bo wiele lat te drogi nie istniały.

Kryteria. Zwykłego mieszkańca nie interesuje, czyja to jest droga, czy to jest burmistrza, marszałka czy rządowa. Chcą jeździć po dobrej drodze. Są porozumienia, nie wiem jak w chwili obecnej, są porozumienia międzygminne, to znaczy kilka samorządów dokłada się do drogi, jeśli ta droga przebiega właśnie przez ich tereny. Jestem z takiego powiatu, że na wszystkie drogi powiatowe musieliśmy dołożyć sporo pieniędzy. Wiem, że te środki, które będą, będą małymi środkami na potrzeby, jakie są przed nami, zwłaszcza, podkreślam, tej Polski Wschodniej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy... Pan Marek Wójcik, bardzo proszę.

Pełnomocnik ZMP Marek Wójcik:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Przepraszam, że może tak nie w hierarchii ważności, ale tak jak słuchałem państwa, kilka refleksji. Po pierwsze, gorąca prośba o to, przy okazji szczególnie PPKR i tej nowej perspektywy, wracam do niej, o to, żeby nam się udało chyba pierwszy raz przejść roztropnie przez perspektywy. To znaczy, zwróćcie państwo uwagę, że generalnie to się tak składa, że my dokonujemy zakupów w określonym momencie wszyscy naraz, mając przed sobą świadomość, że perspektywa się kończy. Nie ma takiego płynnego przejścia i my dokonujemy zakupów, popyt rośnie w określonym momencie, w wąskim fragmencie perspektywy, co generuje przy określonej podaży zdecydowanie podwyższoną cenę. Tak więc prośba o to, żeby rzeczywiście zrobić wszystko, abyśmy mogli ten PPKR także uzgodnić jak najszybciej z Komisją Europejską i żebyśmy mogli jak najszybciej wdrażać te projekty, tak żeby rozłożyć to w czasie.

Nam przy finansowaniu dróg i dla wymiany tego taboru potrzebna jest niezwykle stabilność i pewność tego, co się stanie za chwilę. Nie chcemy w samorządach dokonywać zakupów czy przeprowadzać projektów inwestycyjnych, których do końca nie jesteśmy pewni, czy rzeczywiście za chwilę ktoś nie stwierdzi, że są niepotrzebne. Mówię to nie bez powodu, chociażby przy okazji polityki energetycznej państwa do roku 2040, która jest nadal niezmienną. Ja już naprawdę nie wiem, czy gaz jest dzisiaj *passé*, czy nie, czy wodór to jest przyszłość, czy nie. Mam oczywiście swój własny pogląd na ten temat, ale z punktu widzenia tego, co się dzieje i zmienności podejścia w tym zakresie, to przekłada się troszeczkę też po naszej stronie na pewną obawę wchodzenia w pewne przedsięwzięcia przysłowiowymi butami, dlatego że nie mamy pewności, co za chwilę się stanie. Różne rozwiązania, typu słynna fotowoltaika, raz tak, raz nie, z gazem podobnie. Tak więc nam potrzebna jest absolutnie stabilność, stałe mechanizmy finansowania dróg, a nie punktowe, nie rezerwy, tylko stały mechanizm, który będzie gwarantował nam odpowiednie środki i wtedy będziemy mogli roztropnie planować te przedsięwzięcia w przyszłości, przy wieloletniej perspektywie.

Tu się kłania też to, co się wiąże z ustawą o dochodach, do której też się odnoś. Nie będę tu polemizował co do wysokości środków, które otrzymaliśmy, wysokości dochodów, natomiast naprawdę nie jest podstawą, moim zdaniem, do oceny kondycji samorządów nadwyżka operacyjna po dwóch kwartałach i odnoszenie tego do naszego potencjalnego wyniku na koniec roku. To jest jedna sprawa.

Natomiast chcę państwu powiedzieć o pewnym elemencie, który chyba tu jeszcze nie stawał, mianowicie przy tych środkach na drogi też chcielibyśmy, aby zostało uwzględnione zróżnicowanie jednostek samorządu terytorialnego. Z jednej strony obszary tracące status społeczno-gospodarczy, z drugiej strony przysłowiowe gminy, powiaty, nieco dalej od dużych ośrodków metropolitalnych, bo my – o czym poinformowaliśmy ministra finansów w naszym opracowaniu, które przygotowaliśmy w ramach monitorowania funkcjonowania ustawy o dochodach, bo być może to dla państwa będzie ważna ciekawostka – przeanalizowaliśmy, jakie są dysproporcje między poszczególnymi kategoriami JST w ramach tej kategorii, biorąc pod uwagę z jednej strony najbogatsze samorządy, gminy, powiaty, miasta na prawach powiatu czy województwa, czyli te, które są powyżej 90. centyla, jeżeli zachodzi zasobność, a z drugiej strony dokładnie odwrotne, te, które są poniżej 10. centyla, czyli te najsłabsze, absolutnie najsłabsze ekonomicznie. Powiem państwu, że ta dysproporcja między rokiem 2014 a 2026 generalnie zwiększyła się trzykrotnie. Nie kwotowo, bo kwotowo to jasna sprawa, ale trzykrotnie, o 300% zwiększyła się dysproporcja. Mamy ogromne zróżnicowanie w tym zakresie i także w kontekście finansowania projektów drogowych powinniśmy zastanowić się, w jaki sposób dać szansę też tym słabszym samorządom terytorialnym, po to, żeby też mogli sięgać po środki.

Też chcę przy okazji tych danych dotyczących wydatkowania naszych środków przez nas na drogi powiedzieć coś uczciwie, co być może państwa zaskoczy, ale to będzie prawdziwe. Otóż w latach 2024, 2025 i 2026 i także w następnym konsumujemy wciąż projekty, które się pojawiły przy okazji rządowego programu inwestycyjnego Polski Ład. Kto inny ten program prowadził, kto inny teraz płaci, patrząc na te dwie strony, ale faktem jest, że wiele tych projektów to w dalszym ciągu są te projekty, które wynikają z konkursów z lat 2022–2023. W związku z tym stąd tym rozpędem jeszcze trochę samorządów jedzie.

Natomiast dziękuję tu pani dyrektor Wasążnik za ten materiał, w którym zwróćcie państwo uwagę na pewien element dotyczący naszych wydatków na drogi. Otóż porównując tylko rok 2024 i 2025, mamy zdecydowanie mniej środków w 2025 r. na te drogi w gminach, w miastach na prawach powiatu, w powiatach i tylko w województwach jest trochę lepiej. Mówię i kwotowo, i procentowo. To tutaj widać. Natomiast ta rezerwa, którą dysponujemy wspólnie, rzecz jasna, jest na różne rzeczy. Z żalem muszę też stwierdzić, że mimo tego, że się upominamy o to, aby niektóre niedoszacowane zadania wykraczające poza drogi wreszcie znalazły swoje finansowanie, my część rzeczy musimy na przykład przeznaczać nie na drogi, a na przykład na dofinansowanie pieczy zastępczej.

Gorąca prośba do przedstawicieli Ministerstwa Finansów o to, żebyście państwo zechcieli jak najszybciej powiedzieć nam, co stanie się z 20% tej rezerwy, która jest w gestii tylko ministra finansów. My akurat w tym przypadku tę rezerwę 80% uzgadniamy wspólnie, 20% – nie. Do marca przekazaliśmy jako strona samorządowa, ile chcemy na drogi, na edukację, na pomoc społeczną, na pieczę. Natomiast mamy połowę września i dalej nie wiemy, co będzie z pozostałą częścią będącą w gestii ministra finansów. Gorąco apelujemy o to, żeby znalazły się też te pieniądze na przykład właśnie na drogi, ale do tej pory nie wiemy, jak to wygląda.

Gdyby wykorzystać tylko te środki, które posiadamy aktualnie na drogi, to w przypadku dróg gminnych i powiatowych różni eksperci to analizując, wskazują, że potrzeba nam od 60 do 80 lat. Chcielibyśmy, żeby tak nie było, żeby to było wcześniej.

Też są takie rozwiązania, nie będę już tu państwa epatował różnymi przykładami, ale powiem o jednym. Pewne zmiany dotyczące Prawa materialnego, dotyczącego inwestycji realizowanych na drogach, też mogłyby nam nieco obniżyć koszty tych projektów. Nie wiem na przykład czy państwo wiecie, że my mamy obowiązek realizowania kanałów technologicznych w pasie drogowym, a jest jeden wielki przedsiębiorca, największy przedsiębiorca, który jest od nastu lat zwolniony z płacenia za kanał technologiczny. W momencie sprzedaży tych naszych zasobów pewnej firmie zagranicznej podpisano umowę, to bardzo dawno temu się zdarzyło, która do tej pory zwalnia jednego z przedsiębiorców z opłaty. Nie jest to w kontekście innych przedsiębiorców w porządku, ale to wymusza na nas budowę pasa drogowego, jego utrzymywanie, natomiast nie mamy z tego tytułu opłat. Tak więc to też pokazuję jako przykład.

Bardzo apeluję tu o współpracę przy okazji, bo tu pan mówił o tym, że szykujecie się państwo do następnego konkursu, z przyjemnością to usłyszałem, do tego czystego transportu. Mam gorącą prośbę, gdybyście państwo zechcieli z nami współpracować na wczesnym etapie przy okazji tego konkursu, to wtedy może udałoby się połączyć to bardziej z naszą wiedzą praktyczną i ten konkurs byłby adekwatny do naszych potrzeb. Gorąca prośba do wszystkich państwa ze wszystkich resortów o współpracę z nami na etapie właśnie projektowania pewnych rozwiązań, które mają nam pomagać, za które dziękujemy, ale jeżeli się spotkamy tu wcześniej i nie tylko będziemy odbiorcami tego, co ktoś wymyśli, ale także będziemy mogli w tym brać udział, to myślę, że to będzie bardziej efektywne.

Ostatnia rzecz właśnie dotycząca efektywności. Z różnych powodów, głównie z powodu zmian demograficznych, przed nami taki gigantyczny akcent na szukanie efektywności wydatkowania środków publicznych. Dlatego, gdybyście państwo rozważali w tych swoich programach możliwość większego wspierania projektów realizowanych wspólnie przez jednostki samorządu terytorialnego, takie, które będą załatwiały problem nie jednej gminy, że jak się na przykład gminy ze sobą dogadają, proszę bardzo, mamy jakąś drogę, która gdzieś tam się kończy, ale zaczyna się za granicą, to jest już inna gmina. Często to jest wtedy powiatowa, ale niestety nie zawsze. W każdym razie, gdyby było swoiste premiowanie współpracy jednostek samorządu terytorialnego, to myślę, że osiągnęlibyśmy większą efektywność wydatkowania tych środków publicznych i udałoby nam się wspólnie rozwiązywać też pewne problemy wynikające z tych zmian demograficznych, które w nas nadzwyczaj uderzają i dotyczą także, rzecz jasna, transportu, bo efektywność wydatkowania tych środków w stosunku do zmniejszającej się liczby pojazdów, które korzystają z tych dróg, tutaj się znakomicie zmniejsza.

Bardzo dziękuję, ale jeszcze raz dziękuję za współpracę. Tu na sali widzę wiele osób po stronie rządowej, z którymi spotykamy się wielokrotnie, czasem się spieramy, ale w dobrej wierze i mam nadzieję, że ta współpraca dalej się będzie układała, tak jak do tej pory, bardzo dobrze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Tomaszewski.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (RozwojPlus):

Bardzo dziękuję. Chciałem trochę tak spojrzeć na całość dzisiejszego spotkania podkomisji. Z jednej strony mamy transport niskoemisyjny i tutaj mowa jest oczywiście o tym, jakie tam wsparcie dla samorządów w zakresie zakupu tych pojazdów niskoemisyjnych się dokonuje, ale pomija się ten istotny fakt, to zresztą było przedmiotem naszych wniosków przy okazji nowelizacji ustawy, by uwzględnić w tym transporcie perspektywę traktującą paliwa syntetyczne jako paliwa czyste, czyli takie, które można wykorzystywać i w związku z czym takie pojazdy napędzane tego rodzaju paliwem powinny być uwzględnione w tej ustawie, a więc, żeby takie pojazdy mogłyby być kupowane.

Mówię o tym dlatego, że przyszłość całej energetyki dzisiaj łączy się z tym, a zwłaszcza z rolą samorządów. Nie będę tego szerzej rozwijał, ale mogę tutaj stuprocentowo powiedzieć, że niebawem samorządy staną się producentem zarówno paliwa syntetycznego, jak i wodoru w ramach wspólnot energetycznych. Uważam, że to jest bardzo krótka perspektywa, że tak się stanie. Dlaczego? To już teraz nie będę tego rozwijał, ale to powinno być na względzie przy regulacjach, które tutaj podejmujemy, to znaczy które tutaj były podejmowane, a nie uwzględniały tych wniosków, o których wspomniałem, ale to jest jedna część.

Druga część związana z drogami jest taka, że mamy ten taki kontrast, że mówi się, że samorządy mają więcej pieniędzy, więcej na inwestycje, więcej na drogi, a samorządy mówią, że mają mniej pieniędzy na drogi. Chciałem zwrócić się tutaj z prośbą do pani dyrektor Zdzisławy Wasążnik o takie rozjaśnienie, nie teraz, tylko tak docelowo i bardzo byłbym wdzięczny w formie pisemnej, jak to jest z tymi większymi dochodami dla samorządów, łącznie w całej tej dziesięcioletniej perspektywie, te 345 mld zł, z czego one dokładnie wynikają, z jakich części.

Dla mnie to jest szczególnie ważne, bo z mojej perspektywy widzę, że owszem, ten ruch przy starcie tej nowej ustawy był taki, że było tam 24 mld zł więcej na starcie. Były także pieniądze inwestycyjne z tych funduszy w ramach Polskiego Ładu, ale w tym roku to jest ostatnia duża transza z tego Polskiego Ładu, chyba 20 parę tam miliardów złotych. W przyszłym roku to już jest gigantyczny spadek i ostatnie dwa lata to chyba 5 mld zł będzie na takie rozliczenia tych inwestycji. W to miejsce oczywiście nie ma żadnej perspektywy, nie ma jasności co do tego, jakie pieniądze będą na tym rządowym Funduszu Rozwoju Dróg Lokalnych. Jakaś zapowiedź była, że coś się tam planuje, ale właściwie żadnej konkretyzacji nie ma.

Tak więc warto byłoby mieć jasność, jakie te środki będą, bo rezerwa to jest w sumie rzeczywiście symbol, jeśli chodzi o te pieniądze. Wysokość tych zadań inwestycyjnych drogowych w stosunku do tej rezerwy to jest jakiś dodatek, natomiast jeżeli intencja ma się spełniać, że samorządy mają mieć dochody na inwestycje i realizować te inwestycje, to dobrze byłoby, żeby była jasność, z czego te pieniądze będą. To znaczy, jakie te kwoty, bo licząc 345 mld zł i dzieląc przez 10, to co roku 34 mld zł powinno być więcej, ale z czego to wynika. Byłbym bardzo wdzięczny, żeby to tak rozpisać, żeby była jasność, a przy okazji chciałem się zorientować, czy te pieniądze inwestycyjne z tych funduszy, to jeszcze są jakoś planowane, czy w ogóle już ich nie będzie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

To zanim tutaj jeszcze oddamy państwu głos, mam dwa pytania. Jedno do przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury, bo wspominał pan o tym, że ustawa nie weszła w życie, w związku z tym są pewne trudności. Natomiast chciałem zapytać, czy planujecie w takim razie nową ustawę z poprawkami, tak, aby była szansa, żeby ta ustawa weszła w życie. Oto moje pytanie. Jeżeli tak, to kiedy, w jakiej formie i jakie zmiany planujecie?

Naczelnik wydziału w departamencie MI Jarosław Żuk:

Odpowiadając na pytanie pana przewodniczącego, to w resorcie infrastruktury planowane jest powołanie zespołu takiego eksperckiego, który przeanalizuje ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, ustawę o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz tę ustawę, która została zawetowana przez pana prezydenta i w ramach tego zespołu do udziału w pracach zespołu zostaną zaproszeni eksperci, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, też

korporacje samorządowe i po posiedzeniach tego zespołu najprawdopodobniej zostanie podjęta decyzja odnośnie do dalszych ewentualnych prac nad kolejną reformą systemu publicznego transportu zbiorowego.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Znając historię zespołów, to znaczy, że lata przed nami.

Mam tutaj pytanie do pani dyrektor z Ministerstwa Finansów odnośnie do tych danych dotyczących wydatków majątkowych na drogi. Rozumiem, że ta informacja o tym, że było 35 mld zł wydatków majątkowych w 2024 r., a 31 mld zł, czyli spadek o 4 mld zł w 2025 r., a następnie tabela na stronie 5 dotyczy również wydatków na drogi. Rozumiem, że ona jest powiększona o część remontową, która jest w bieżących wydatkach na drogi. Czy interpretacja jest inna? Bo z jednej strony majątkowe to jest 35 mld zł, a z drugiej strony wydatki na drogi to 45 mld zł i analogicznie 31 i 40 mld zł.

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasążnik:

Panie przewodniczący, jeżeli chodzi o te wydatki majątkowe, to podawaliśmy tutaj wszystkie rodzaje samorządów najpierw w pierwszej kolejności, a następnie podawaliśmy tylko na realizację zadań drogowych łącznie, wydatki majątkowe.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Tak, tak. Jest tutaj dokładnie napisane: „Majątkowe na drogi wykonane przez JST w 2020 r. stanowiły kwotę 35 mld zł”.

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasążnik:

Tak. Tak.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

A na kolejnej stronie w tabeli, też podsumowując wszystkie jednostki JST, czyli gminy, miasta, powiaty i województwa, podajecie 45 mld zł. W związku z tym te 10 mld zł tej różnicy to są bieżące?

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasążnik:

Tak, tak. To jest ta różnica, bo ogółem wydatki w dziale...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Nie ogółem. Mówię tylko o tej części drogowej, czyli jeżeli mamy 10 mld zł różnicy, to rozumiem, że w tej tabeli są też nie wydatki majątkowe, ale wydatki bieżące przeznaczone na remonty dróg na przykład.

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasążnik:

Tak, jeżeli mówimy o tej kwocie w 2024 r., to 45 mld zł.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Tak.

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasążnik:

Tak, to jest wszystko.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

OK. Dobrze. Dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasążnik:

To jest wszystko.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Czy jest pani w stanie powiedzieć, skąd ten spadek dość znaczący w obu kategoriach z roku na rok?

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasążnik:

To musielibyśmy... To znaczy możemy się domyslać, jakie mogą być przyczyny. Prawda? Kwestia nawet zamówień publicznych, przesuwania wydatków, więc tutaj musielibyśmy bardziej zgłębić ten temat.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Jeszcze jedno takie pytanie, do tych planów, bo tu podajecie plan na 2026 r., 40 mld zł na majątkowe, czy wówczas realizacja samorządów do planów na majątkowe była dość bliska, czy jednak względem planu niewykonania były dość duże?

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasąznik:

Było różnie w poszczególnych latach tak naprawdę. W każdym przypadku to trudno znaleźć jakąś prawidłowość, ale zawsze były odchylenia. Nie możemy przyjąć w 100%, że ten plan zostanie wykonany. On może być troszeczkę niższy, ale też może być i troszeczkę wyższy. Trudno nam w tej chwili ocenić. To będziemy znali dopiero po sprawozdaniu z wykonania do 2026 r.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

To pytanie do pana Marka Wójcika. Czy już wszystkie drogi mamy wyremontowane, że jest ten spadek, czy jest jednak inaczej?

Pełnomocnik ZMP Marek Wójcik:

Jest tak jak zawsze, czyli jesteśmy w trakcie i będziemy finiszowali w miesiącach późnojesiennych.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Ale to nie mówię o tym okresie ostatnich kwartałów, że jest rozliczanie finansowania, tylko że z 2024 r. na 2025 r. spadły zarówno kompleksowo, jak i na majątku wykonania na drogach.

Pełnomocnik ZMP Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, ja trochę...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bo mamy informację, że macie nadwyżkę operacyjną 20 mld zł, dlatego dziwię się, że pan tu jest.

Pełnomocnik ZMP Marek Wójcik:

Nie, nie. To znaczy, co do nadwyżki, to już nie chciałbym do tego wracać. Naprawdę nadwyżka na półrocze nie jest żadnym wskaźnikiem, który świadczy o kondycji JST. Natomiast, trochę o tym powiedziałem, moim zdaniem ten rok 2024 to było kontynuowanie jeszcze programu Polskiego Ładu, 2025 r. też, ale już w mniejszym zakresie, 2026 r. też w dalszym ciągu jeszcze ostatnie projekty są realizowane. Tak więc raczej z tego się bierze ten nasz spadek. Natomiast...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Ale to znaczy, przepraszam, że nie macie z czego uzupełnić tego spadku na inwestycje drogowe.

Pełnomocnik ZMP Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, każdy w momencie, kiedy w jego życiu pojawia się coś znacząco innego, działa jednak nieco ostrożniej. Tak więc my byliśmy na etapie zmiany zasad finansowania. Ustawa z 1 października 2024 r. przyniosła jednak zmianę finansowania i z oczywistych powodów nie rzucaliśmy się głową do przodu, na przykład, jeżeli chodzi o wydatki majątkowe, nie wiedząc, jak będzie wyglądała sytuacja z nogami w roku 2025 czy 2026, używając bokserkiego porównania. W związku z tym proszę się nie dziwić, że troszkę w tym momencie przyhamowaliśmy, nie wiedząc, jaka będzie przyszłość.

Po drugie, też trzeba sobie powiedzieć, że musimy kumulować też czasami środki na projekty infrastrukturalne dofinansowane ze środków europejskich, ale nie podzielam zdania, że my mamy bogactwo dochodów takie, że nie wiemy, co zrobić z tymi pieniędzmi. To nie jest właściwa informacja. Niestety...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Panie Marku, myślę, że pan wyczuł, że to nie do końca było twierdzące, a trochę bardziej ironiczne?

Pełnomocnik ZMP Marek Wójcik:

Nie, nie, nie. Dokończę jeszcze, panie przewodniczący, jedno zdanie, bo jeszcze jeden wątek chciałem też podjąć. Otóż my mamy gigantyczny problem z edukacją i ona generuje nam rzeczywiście tak znaczące wydatki przy tak dużym niedoborze, który kumulowany jest od kilkudziesięciu lat, że naprawdę mamy na co wydawać pieniądze.

Natomiast chciałem jeszcze, korzystając z obecności tutaj, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, prosić tu przedstawicieli resortu finansów i resortu infrastruktury o jedną rzecz związaną z terminami. Jak pan przewodniczący mnie o to zapytał, to przypomniałem sobie o tej kwestii. Otóż za każdym razem przy okazji tej rezerwy, którą przez lata rozpracowywaliśmy, był taki warunek – jeżeli otrzymasz środki i nie zdążysz zrealizować projektu w danym roku, to niestety nie możesz aplikować w następnym.

Teraz prosba do pani dyrektor Wasążnik, do pana radcy Ostrowskiego i przedstawicieli resortu infrastruktury. Chodzi o to, że w tym roku wyjątkowo późno i tu nie dociekam, dlaczego, bo to ani państwa wina, ani nasza, tak się złożyło, wyjątkowo późno dowiadujemy się o tym, że możemy wydatkować te środki i chcielibyśmy, żeby jak będzie rezerwa w przyszłym roku, żeby tego warunku nie było, bo nie jesteśmy w stanie wykorzystać tych środków racjonalnie już teraz i dlatego mamy być w tym przypadku pokrzywdzeni. W związku z tym będziemy postulowali o to, żeby przy warunkach podziału jakichś środków w ramach rezerwy, jeżeli takowa będzie, czy z naszych środków, tych wspólnych, czy z innej, żeby warunków typu – nie zdążyłeś wykorzystać pieniędzy przyznanych w 2026 r., to nie możesz aplikować w 2027 r., po prostu nie było. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pani dyrektor, tak? Świeci się mikrofon.

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasążnik:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MF Zdzisława Wasążnik:

Może jeszcze kilka zdań, bo przygotowaliśmy, ponieważ ta ustawa, o której mówiłam, to obowiązuje stosunkowo krótko, zgodnie z ustawą o dochodach jednostek samorządu, minister finansów był zobowiązany do przedstawienia oceny tej ustawy i taka ocena została przygotowana i została przesłana również do organizacji samorządowych. Organizacje samorządowe zaproponowały również swoje propozycje zmian. Między innymi w stanowisku strony samorządowej jest taka propozycja, żeby przywrócić waloryzację rezerwy na drogi powiatowe, wojewódzkie i drogi krajowe w granicach miast na prawach powiatu. Te wszystkie postulaty, bo to jest tylko jeden z wielu, będą analizowane w ramach zespołu finansowego i tutaj minister finansów zajmie stanowisko, tak żebyśmy mogli już mieć jasność co do dalszego finansowania tych dróg.

Natomiast jeżeli chodzi o podział 20% rezerwy, o której tu pan Wójcik wspomniał, to wczoraj na zespole finansowym pani minister Hanna Majczyk udzieliła informacji, że oczywiście ze względu na prace budżetowe nie było jeszcze decyzji, ale ta decyzja będzie bardzo szybko podjęta, więc myślę, że strona samorządowa w szybkim czasie otrzyma taką informację.

Natomiast odnosząc się do prośby pana posła Tomaszewskiego, oczywiście, panie pośle, postaramy się przygotować takie materiały. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Monika Grażka:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. To może tutaj od razu odpowiem na kilka wątpliwości. Tak więc na początku przedstawiłam FEnIKS i KPO, natomiast Polska Wschodnia ma swój program, swój instrument, gdzie tam jest właśnie finansowany ten transport miejski. To jest działanie 3.1 – zrównoważona mobilność miejska. Alokacja, która została przeznaczona

w ramach programu na to działanie, to jest 1 mld 725 mln zł i środki, które są objęte umowami o dofinansowanie, to jest 1 mld 685 mln zł, czyli 98% alokacji zostało już zaangażowane.

Na szybko patrząc, miasto Zamość otrzymało środki, w ramach KPO widzimy dwa projekty. To jest zakup 28 elektrycznych autobusów plus punkty ładowania. Chełm – jeden projekt, ale nie mamy w statystykach, ile tam jest autobusów, natomiast z KPO widzimy, więc te projekty możemy potwierdzić.

Odpowiadając na pytanie, czy planowane są jeszcze nabory w ramach obecnych środków obecnej perspektywy, w tym momencie nie, ponieważ i FEnIKS, i KPO, i Polska Wschodnia te środki już zaangażowała, więc nie mamy nawet z czego w tym momencie uruchomić.

Odnosząc się do kryteriów – kryteria są przyjmowane przez komitet monitorujący. Tam mamy przedstawicieli JST, NGO, administracji centralnej, tak że jest wiele podmiotów. Każde kryteria są obradowane podczas komitetu i wydaje nam się, że to jest na tyle transparentny środek, metoda przyjmowania tych kryteriów, to co pan poseł powiedział, żeby nie było...

Posel Wiesław Różyński (PSL-TD):

Są punkty na przykład za sieć wodociagową, przynajmniej z KPO tak było i następne internet... Jeśli ktoś tego... Dzisiaj trudno, żeby samorzady nie miały pewnych... Mają za to ukrócone punkty, mniejszą ilość punktów przy wnioskach. Bezrobocie wpływa, ale to już są właśnie... Tak trudniej tym biedniejszym regionom dorównać. Tak jak tutaj pan Marek powiedział, że więcej środków powinniśmy skierować na te dalsze od jakichś metropolii, nawet od miast byłych wojewódzkich, żeby móc sprostać chociaż po części wyrównaniu tych kosztów.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wiczorek (PiS):

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze uzupełnić odpowiedzi na pytania panów posłów?

Jeżeli nie, to w takim razie bardzo dziękuję za dzisiejsze posiedzenie podkomisji. Zapraszam na kolejne, niezależnie od tematu. Zawsze będziecie państwo mile widziani. Wszystkiego dobrego, dobrego dnia.