

VII kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI FINANSÓW PUBLICZNYCH

(NR 17)

z dnia 10 stycznia 2012 r.

Komisja Finansów Publicznych (nr 17)

10 stycznia 2012 r.

Komisja Finansów Publicznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Rosatego (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– opinie komisji sejmowych o rządowym projekcie ustawy budżetowej na rok 2012 (druk nr 44):

1) opinię Komisji do Spraw Kontroli Państwowej o:

a) części budżetowej 07 – Najwyższa Izba Kontroli,

b) części budżetowej 12 – Państwowa Inspekcja Pracy,

2) opinię Komisji do Spraw Kontroli Państwowej oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej o części budżetowej 80 – Regionalne Izby Obrachunkowe,

3) opinię Komisji Infrastruktury o:

a) części budżetowej 26 – Łączność,

b) części budżetowej 17 – Administracja publiczna, dział 710, w zakresie rozdziałów: 71013 – Prace geodezyjne i kartograficzne, 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii,

c) części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 29,

d) przychodach i wydatkach państwowych funduszy celowych z zał. nr 6 – plan finansowy Centralnego Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym,

e) planie finansowym instytucji gospodarki budżetowej z zał. nr 13 – Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej,

f) części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego,

g) części budżetowej 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej,

h) części budżetowej 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa,

i) części budżetowej 21 – Gospodarka morska,

j) części budżetowej 39 – Transport,

k) części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5, 29, 41, 52, 55, 63 i 70,

l) części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działu 600 – Transport i łączność,

ł) planach finansowych państwowych osób prawnych z zał. nr 14:

– Transportowego Dozoru Technicznego,

– Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,

4) opinię Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej o części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działów:

a) 700 – Gospodarka mieszkaniowa,

b) 710 – Działalność usługowa.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu oraz **Anna Wypych-Namiotko**, **Piotr Styczeń** i **Andrzej Massel** podsekretarze stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Hanna Majszczyk** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Marek Naglewski** zastępca dyrektora Departamentu Administracji Publicznej Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Wojciech Misiąg** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Anna Tomczyk** główny inspektor pracy wraz ze współpracownikami, **Ryszard Krawczyk** przewodniczący Krajowej Rady Regionalnych Izb Obrachunkowych, **Jolanta Orlińska** główny geodeta kraju wraz ze współpracownikami, **Mirosław Maksimiuk** zastępca głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Paweł Ziemiński** zastępca głównego inspektora nadzoru budowlanego wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Banaszek** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Lech Witecki** p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Mroczek** dyrektor generalny Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Grażyna Zimowska** dyrektor Biura Finansów i Budżetu Urzędu Komunikacji Elektronicznej oraz **Paweł Pieśniewski** członek zarządu Polskich Kolei Państwowych SA wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Ksenia Angierman-Kozielska**, **Kamil Micał**, **Anna Woźniak**, **Monika Żołnierowicz-Kasprzyk** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Zofia Szpringer** kierownik Zespołu Analiz Finansowych i Budżetu Państwa Biura Analiz Sejmowych, **Jacek Markiewicz**, **Adam Niewęglowski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Finansów Publicznych. Stwierdzam kworum. Witam wszystkich przybyłych i proszę jeszcze raz o zajmowanie miejsc oraz zawieszenie rozmów, a przynajmniej o obniżenie poziomu hałasu.

Porządek dzisiejszego posiedzenia został państwu rozesłany. Przewiduje on rozpatrzenie opinii branżowych komisji sejmowych dotyczących części budżetowych znajdujących się w dyspozycji instytucji i organów administracji państwowej. Dziś rozpatrujemy opinię Komisji do Spraw Kontroli Państwowej, wspólną opinię Komisji do Spraw Kontroli Państwowej oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, opinię Komisji Infrastruktury i wspólną opinię Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Wszystkie opinie dotyczą rządowego projektu ustawy budżetowej na 2012 r. (druk sejmowy nr 44). To jest jedyny punkt porządku dziennego. Czy są uwagi do porządku dnia? Wobec niezgłoszenia uwag stwierdzam przyjęcie porządku dnia w zaproponowanym kształcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Na obecnym posiedzeniu kontynuujemy rozpatrywanie opinii dotyczących części budżetowych. Będziemy procedowali według ustalonego schematu. Najpierw będę prosił przedstawiciela komisji branżowej o przedstawienie opinii na temat konkretnej części budżetowej. Następnie poproszę o opinię posła koreferenta z ramienia naszej Komisji. Następnie poproszę panie poseł i panów posłów o pytania, ewentualnie poprawki i uzupełnienia. Następnie poproszę

przedstawiciele instytucji będących dysponentami omawianych części budżetowych o ustosunkowanie się do pytań i wypowiedzi. Taka sekwencja będzie przestrzegana w przypadku każdej z opinii rozpatrywanych w dniu dzisiejszym. Panie pośle Wipler, zapraszamy do zajęcia miejsca.

Poseł Przemysław Wipler (PiS):

Proszę wskazać miejsce, panie przewodniczący, bo widzę, że...

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Niech pan usiądzie tutaj. Następnym razem przyniosę dla pana krzesło, panie pośle. Tu zresztą też jest...

Poseł Przemysław Wipler (PiS):

Zabieranie głosu jest utrudnione, że tak powiem, bez nagłośnienia w tak dużej sali.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Proszę bardzo. Ma pan komfort, mikrofon i dobre towarzystwo tutaj. Przystępujemy do rozpatrzenia opinii Komisji do Spraw Kontroli Państwowej na temat części budżetowej 07 – Najwyższa Izba Kontroli i części budżetowej 12 – Państwowa Inspekcja Pracy. Chcemy poprosić o zreferowanie tej opinii przedstawiciela Komisji do Spraw Kontroli Państwowej pana posła Roberta Telusa i pana posła Jarosława Pięty. Mam dwa nazwiska. Jest dwóch posłów sprawozdawców, tak? Dobrze. Proszę bardzo, pan poseł Telus może zaczynać.

Poseł Robert Telus (PiS) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawię opinię na temat części budżetowej 07 – NIK, a kolega przedstawi opinię na temat PIP. Dochody budżetowe na rok 2012 NIK zaplanowała w wysokości 403 tys. zł, co w odniesieniu do ustawy budżetowej na rok 2011 oznacza, że będą wyższe tylko o 145 tys. zł. Jeżeli chodzi o wydatki budżetowe, przedłożony projekt budżetu na rok 2012 w wysokości 261.705 tys. zł oznacza nominalny wzrost w stosunku do roku bieżącego o 3903 tys. zł, to jest o 1,5%.

Komisja do Spraw Kontroli Państwowej na posiedzeniu 21 grudnia rozpatrzyła i zaopiniowała pozytywnie budżet NIK. Oczywiście, jest również opinia Biura Analiz Sejmowych, też pozytywna. Jeżeli chodzi o dyskusję na posiedzeniu Komisji, z największym zaniepokojeniem komisja zwróciła uwagę na brak w 2012 r., po raz kolejny, wzrostu wynagrodzeń dla pracowników. Jest pewna obawa, że jeżeli ta sytuacja by się przedłużała, może następować odpływ kadr. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję, panie pośle. Może od razu również poproszę o opinię na temat części budżetowej 12, dotyczącej PIP.

Poseł Jarosław Pięta (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dochody zaplanowane w części 12 – PIP przewidują wzrost o około 3%. Uwzględniają one Ośrodek Szkolenia PIP we Wrocławiu. Chodzi tutaj o zmianę, która została przyjęta w zeszłym roku i od tamtej pory jest to jednostka budżetowa. Główne źródło dochodów PIP, jak co roku, stanowią należności z tytułu grzywien nakładanych na pracodawców, jak również dochody osiągnięte przez ośrodek szkolenia PIP oraz z tytułu najmu i dzierżawy składników majątkowych. Jeśli chodzi o wydatki, to wzrastają nominalnie o 9%, realnie jednak o 6,2%. Wynikają one z przyjętego wskaźnika wzrostu wynagrodzeń, wzrostu wydatków majątkowych, wzrostu wydatków na działalność prewencyjno-promocyjną. Jeśli chodzi o wydatki w układzie zadaniowym, mamy trzy takie zadania, tj. rynek pracy, planowanie strategiczne oraz obsługa administracyjna i obsługa techniczna.

Komisja do Spraw Kontroli Państwowej również tę część opiniuje pozytywnie i rekomenduje poparcie tego budżetu. Pozytywna jest również opinia BAS. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję, panie pośle. Może teraz poproszę o zabranie głosu koreferenta z ramienia Komisji pana przewodniczącego Łopatę. Bardzo proszę.

Poseł Jan Łopata (PSL):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, chciałbym na wstępie powiedzieć, że podzielał pogląd wyrażony w trakcie dyskusji na posiedzeniu Komisji do Spraw Kontroli Państwowej, jak i prezentowany przed chwilą przez kolegów, posłów referentów. Chciałbym również zauważyć i z uznaniem podkreślić, że zarówno NIK, jak i PIP przygotowują projekty budżetów nader szczegółowo, dokładnie i przejrzysto, a ponieważ jestem posłem wyznaczanym przez prezydium Komisji po raz kolejny do referowania tych części budżetowych, więc opinię opieram na wieloletnim już doświadczeniu. Formułuję ją również dlatego, że zwalnia mnie to jak gdyby z prezentacji szczegółowej obu części budżetowych.

Chciałbym jedynie zasygnalizować najistotniejsze problemy, które pojawiły się w dyskusji w trakcie obrad komisji merytorycznej, ale również są widoczne w projektach budżetu, a w szczególności budżetu PIP. Do tego w tej chwili chciałbym się odnieść. Mam na myśli, oczywiście, wzrost wynagrodzeń zapisany w projekcie budżetu – o 9%. Wzrósłby on wówczas ze 171.498 tys. zł wykonania roku 2011 do 186.879 tys. zł w 2012 r. Przy tak zaplanowanym wzroście wynagrodzeń średnie wynagrodzenie pracownika PIP wyniosłoby 5628,21 zł, natomiast łącznie z dodatkowym wynagrodzeniem rocznym wyniosłoby 6022,47 zł, a przypomnę, że stan zatrudnienia nie ulegnie zmianie i wynosić będzie 2767 etatów w zasadzie – nie pracowników, a etatów. Jak wskazano w uzasadnieniu do budżetu – jak mówiłem, bardzo szczegółowo i przejrzysto uzasadnionym – podwyżka wynagrodzeń jest priorytetem kierownictwa PIP w kontekście – podkreślam, że w kontekście – prawidłowej realizacji złożonych i trudnych zadań. Z dostarczonej analizy wynika, że realne wynagrodzenie w PIP utrzyma się prawie na poziomie roku 1999 – podkreślam, że 1999 – a w latach 2000-2010 dynamika wzrostu wynagrodzeń w gospodarce narodowej była znacznie wyższa niż w PIP. Również należy przypomnieć, że w PIP dobrowolnie zrezygnowano z planowanej podwyżki płac w budżecie roku 2010. Tak było. To tak dla historycznej prawdy. Szanowni państwo, wiele miejsca poświęciłem temu zagadnieniu, temu problemowi, żeby stwierdzić, że – po pierwsze – można podzielać obawy kierownictwa PIP, co do prawidłowej realizacji zadań. Zresztą nie tylko w tej instytucji, bo prezentuję pogląd i też nie od dzisiaj, że takie pod linijkę decyzje czynią czy mogą uczynić wiele szkody. W tym miejscu może warto wspomnieć o analizie wykonanej przez BAS i prezentowanej przeze mnie też wielokrotnie, w kontekście proporcji wynagrodzenia tzw. erki do wynagrodzeń średnich w gospodarce, ale... No właśnie jest to „ale” i to po drugie, bo ustawodawca przyjął już uregulowania, które zamrażają płace w instytucjach budżetowych na rok 2012. Niestety – w tym kontekście – w sytuacji narastających problemów finansowych jest to chyba jedyne rozwiązanie. W związku z powyższym ta cała moja opowieść o wzroście wynagrodzeń, o średnim wynagrodzeniu jest jakby tylko nawiązaniem do uzasadnienia i do budżetu, ale – niestety – nie ma możliwości jej zrealizowania.

Chciałbym jeszcze kilka zdań poświęcić innym znaczącym pozycjom w wydatkach PIP. I tak, istotne pozycje to: opłaty za administrowanie i czynsze – to jest duża pozycja 13.351 tys. zł, zakup materiałów i wyposażenia – 7855 tys. zł, podróże służbowe krajowe – 5686 tys. zł. Zaplanowane wydatki majątkowe opiewają na kwotę 14.340 tys. zł i jest to wzrost o blisko 5000 tys. zł w stosunku do wykonania roku 2011, a wynika głównie z zaplanowanej budowy elektronicznego systemu obiegu dokumentów. Zaplanowana jest tutaj kwota 4000 tys. zł. Jest w tej kwocie również przewidziany – tak miemam – zakup komputerów, ale jest również w budżecie odrębna pozycja zakupu czy – lepiej powiedzieć – wymiany komputerów. To pozycja o wysokości 5573 tys. zł. Stąd moje pytanie do kierownictwa PIP. Czy te dwa projekty zostały uwzględnione? Czy są tutaj skorelowane zakupy czy wymiany z tym projektem ogólnym i z tym spisany w budżecie w ramach wymiany?

Na zakończenie chciałbym z satysfakcją zauważyć wzrastające co roku nakłady PIP na działalność prewencyjno-promocyjną. W roku 2012 wydatki na ten cel mają wzrosnąć o 813 tys. zł i wynieść 4353 tys. zł. Wydaje się, że to ma korzystny jednak wpływ na wzmocnienie przestrzegania przepisów prawa pracy.

Kilka chwil jeszcze chciałbym poświęcić części budżetowej 07 – NIK. Otóż wydatki w tej części budżetowej zaplanowano na – jak już poseł referujący mówił – 261.705 tys. zł i byłaby to kwota o 1,5% wyższa od nominalnej, wykonanej w 2011 r., tj. o 3903 tys. zł. Środki na wynagrodzenia, które stanowią główną pozycję wydatków NIK – tak, jak tego typu instytucji – zostały zaplanowane na poziomie 208.278 tys. zł, tj. na poziomie planu, a nie wykonania, jak zapisano w analizie BAS. Zgodnie z prezentowanym projektem wykonanie miało wynieść 206.947 tys. zł, a plan 208.178 tys. zł. Jest tutaj dość subtelna różnica. Nie wiem, czy wynika to tylko z pomyłki literowej czy cyfrowej, czy też to jest błąd innego rzędu, ale wtedy ten iloczyn nie byłby równy 100. Jeszcze raz przypominam, że w planie jest 208.178 tys. zł – wykonanie ubiegłego roku, natomiast teraz jest planowane 208.278 tys. zł, czyli 100 tys. zł jest tutaj różnicy, choć wynika, że iloczyn to jest 100%. Z czego to wynika? Zaraz przeanalizujemy, bo może niedokładnie to tłumaczę.

Chciałbym jeszcze zauważyć pozycję – wydatki ogólnoadministracyjne w kwocie 24.248 tys. zł. Jest ona na poziomie wydatków roku ubiegłego, ale poszczególne pozycje są zróżnicowane. Chciałbym np. zapytać o usługi telekomunikacyjne telefonii komórkowej, bo plan w 2011 r. był 714 tys. zł, przewidywane wykonanie – 340 tys. zł (o połowę planu), a na rok 2012 plan znowu jest w kwocie 743 tys. zł. W czym tu rzecz? Nie bardzo to rozumiem.

Interesująca jest również pozycja dostępu do internetu. Plan 2011 – 719 tys. zł, wykonanie – 1686 tys. zł, plan na rok 2012 – 1800 tys. zł, tj. wzrost o 250%. Może to wynikać, oczywiście, z poszerzenia odbiorców usług albo z innych przyczyn. Chciałbym, jeśli można, od kierownictwa się dowiedzieć, skąd taki wzrost.

I jeszcze interesujące pytanie. Mianowicie, co się kryje pod pozycją zakupu usług medycznych? Dynamika wzrostu – 161%. Tyle mam uwag. Może nawet mówiłem za długo jako koreferent. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo za ten wyczerpujący i szczegółowy koreferat. Chciałbym poinformować, że w tej części naszych obrad uczestniczą przedstawiciele zainteresowanych instytucji. Przede wszystkim witam panią podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów, panią Majszczyk, która towarzyszy nam w tych deliberacjach. Witam również panią Annę Tomczyk, prezesa PIP i pana ministra Wojciecha Misiąga, zastępcę prezesa NIK.

Chciałem jednocześnie dodać, że wpłynął przed chwilą na moje ręce wniosek Głównego Inspektora Pracy o dokonanie autopoprawki w budżecie PIP na 2012 r. Autopoprawka dotyczy zmniejszenia budżetu PIP na 2012 r. łącznie o 15.384 tys. zł. Może poprosiłbym panią prezes o dwa słowa wyjaśnienia. Właściwie wyjaśniać wcale nie trzeba, ale gdyby pani prezes chciała to koniecznie uzasadnić, to bardzo proszę.

Główny inspektor pracy Anna Tomczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, gwoli wyjaśnienia. Autopoprawka wiąże się przede wszystkim z ustawą o budżecie państwa i wnosi za sobą zmniejszenie funduszu wynagrodzeń na poziomie ustawy budżetowej na 2011 r., jak również zmniejszenie wynagrodzeń bezosobowych, też na poziomie ustawy budżetowej z 2011 r., oraz zmniejszenie przeciętnego wynagrodzenia do naliczenia odpisu na zakładowy fundusz świadczeń socjalnych na poziomie 2010 r.

Jedną z pozycji, wynikającą również z autopoprawki, jest zmniejszenie funduszu związanego z planowanym zakupem dla Okręgowego Inspektoratu Pracy w Kielcach piętra jako części siedziby. Jest to zmniejszenie o 1100 tys. zł. Zrezygnowaliśmy z tego czy też zmniejszyliśmy nasz plan, dlatego że udało się zrealizować tę inwestycję w bieżącym roku. Natomiast drugą pozycją autopoprawki jest zwiększenie środków na ubezpieczenie społeczne w związku ze zmianą ustawy o ubezpieczeniach emerytalno-rentowych i podniesieniem składki rentowej o 2%. Takie wyliczenie – zmniejszenie plus to

zwiększenie – dało nam sumę 15.384 tys. zł jako sumę łącznego zmniejszenia, o które byśmy chcieli wnieść.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo, kto z pań i panów posłów chciałby zadać pytanie bądź skomentować przedstawione informacje? Pani przewodnicząca Skowrońska.

Poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Panie przewodniczący, chciałam zadać pytanie i skierować je do przedstawiciela NIK. PIP w związku z mrożeniem funduszu płac dokonała autopoprawki. W związku z powyższym chciałam zapytać pana prezesa, jaka jest kwota wynikająca z mrożenia, bo – tak czy tak – to taką poprawkę należałoby nanieść do budżetu. To jest pierwsze moje pytanie.

Drugie moje pytanie jest związane ze średnią płacą, dlatego że w przypadku PIP wskazano i mrożenie, i 2010 r. – to też ustawa o zamrożeniu wynagrodzeń w sferze budżetowej – i średnie wynagrodzenie około 5 tys. zł. Wskazano w opinii posła sprawozdawcy, że wynagrodzenie w NIK... Nie powiedziano, jaka to jest kwota, ale powiedziano, że na pewno warto byłoby się zastanowić nad podwyżkami. Zatem chciałabym zapytać, jaka jest średnia płaca w NIK, dlatego że za chwilę będziemy rozpatrywali kolejną instytucję, gdzie te średnie płace są pewnie trochę odbiegające, ale na podstawie PIP i NIK przypominam sobie z lat poprzednich, że te rozbieżności były duże. Żeby sobie Komisja wyrobiła zdanie, to chciałabym usłyszeć, jaka jest średnia płaca. W dniu dzisiejszym nie padła taka opinia. Ona jest, jeśli się niewiele mylę, chyba bardzo zbliżona do uposażenia poselskiego.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Elsner, proszę bardzo.

Poseł Wincenty Elsner (RP):

Chciałem zapytać przedstawiciela PIP o taką pozycję dochodową, jak grzywny i inne kary pieniężne od osób prawnych i innych jednostek organizacyjnych. Tutaj jest taki ciekawy wzrost między rokiem 2009 a 2010. W 2009 r. zebrano tych grzywien na kwotę 250 tys. zł. Natomiast w 2010 r. 12 razy więcej grzywien było zaplanowanych – 2700 tys. zł. Z czego ten wzrost wynika? Czy w 2009 r. były jakieś zmiany legislacyjne – podwyższenie jednostkowych grzywien, czy po prostu takie były potrzeby budżetu – założono, że trzeba było te 2000 tys. zł za wszelką cenę ściągnąć? Nie ma planu na 2011 r. Natomiast wygląda na to, że nie dało się tego ambitnego planu wykonać. Skąd ta zmiana się w tych latach pojawiła?

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Kto z pań i panów posłów chciałby w tej sprawie się jeszcze wypowiedzieć? Nie ma dalszych zgłoszeń. W takim razie poprosiłbym może – po kolei – panią prezes o odpowiedź na pytania, a następnie pana ministra.

Główny inspektor pracy Anna Tomczyk:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Zacznę od odpowiedzi na pytanie pana posła Łopaty. Rzeczywiście, mamy dwie pozycje – zakup komputerów i elektroniczny obieg dokumentów. Te dwie pozycje są skorelowane. Dlaczego występują oddzielnie? Dlatego, że w pozycji elektroniczny obieg dokumentów mamy takie plany, jak zakup serwerów. Natomiast jeżeli chodzi o zakup komputerów, chodzi głównie o zakup indywidualnego sprzętu dla inspektorów pracy, czyli laptopów i komputerów stacjonarnych. Planowanie tych wydatków wiąże się przede wszystkim z tym, że mamy cały czas stałą wymianę sprzętu na nowy. Sprzęt jest niezbędny inspektorom pracy do wykonywania ich pracy, jako że praca głównie wykonywana jest w terenie. Proszę państwa, pracujemy również na wielu systemach informatycznych. Część z nich jest przez nas samych tworzona – przez naszych pracowników. Do nich potrzebny jest nam nowy sprzęt, nowe serwery, żeby mogły, kolokwialnie mówiąc, udźwignąć te programy operacyjne.

Natomiast odpowiadając na drugie pytanie, dotyczące zaplanowanego wzrostu w zakresie grzywien i innych kar pieniężnych, ta duża różnica między jednym rokiem a drugim wiąże się przede wszystkim z faktem, że grzywny i kary pieniężne wynikają z obowiązków nałożonych na PIP w ramach ustawy o transporcie drogowym. W zeszłym roku weszliśmy w całości w obowiązki wynikające z tej ustawy, czyli konieczność karania w trybie administracyjnym. Te kary, które przyjmujemy, są właśnie tym dochodem. W związku z powyższym musieliśmy zaplanować więcej, jako że konsekwencją faktu przejęcia przez nas obowiązków był fakt konieczności ściągania większej liczby grzywien. Stąd taki plan – dużo większy niż w latach poprzednich. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Pan minister Misiąg, bardzo proszę.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Wojciech Misiąg:

Dziękuję bardzo. Właściwie o opiniach nie powinienem nic mówić, bo były pozytywne, ale ponieważ padły konkretne pytania, to o paru rzeczach bardzo szybko powiem, a potem poproszę pana dyrektora generalnego Marka Chodkiewicza o konkretne wyjaśnienia szczegółowe. Otóż tak, zacznę od kwestii wynagrodzeń. Nic już nie będzie zamrożenie nam zmieniało, dlatego że ten budżet został przygotowany przy założeniu zamrożenia. Mamy taką kwotę wynagrodzeń, jak w zeszłym roku. Nie planowaliśmy wzrostu wynagrodzeń ani wzrostu etatów. Mamy drobną zmianę. Pan poseł Łopata wyłapał 100 tys. zł różnicy. Zeszliśmy na funduszu socjalnym, na obowiązkowych odpisach, ale zamrażamy wynagrodzenia, więc o tyle nasza sytuacja jest inna niż PIP.

Jak sobie z tym radzimy? My sobie z tym jeszcze radzimy. Radzimy sobie przez to, że wydaje się, że jednak jeszcze ciągle to jest uważane za atrakcyjne miejsce pracy z zawodowego, profesjonalnego punktu widzenia. Ponieważ jednak praktycznie od ładnych już paru lat utrzymujemy ten sam poziom, to zaczynamy mieć problem i ten problem będzie narastał. Na pewno nie uważaliśmy, żeby rok 2012 to był akurat ten, w którym powinniśmy gwałtownie ten problem rozwiązać. Zresztą to nie jest dobra chwila. Natomiast sygnalizuję, że problemem dla nas będzie za chwilę i to, że te wynagrodzenia będą się stawały z roku na rok coraz mniej konkurencyjne, jak i to, że cały program inwestycyjny jest też programem odtworzeniowym. Wymieniamy komputery, które musimy. Naprawiamy budynki, które musimy poprawiać. To też w jakimś momencie nam wyskoczy.

Jako wstęp do wyjaśnień dyrektora Chodkiewicza dotyczących i usług medycznych, i wynagrodzeń chcę również powiedzieć, że cały czas NIK idzie w takim kierunku, żeby dobrze wyposażać kontrolerów w sprzęt, w informacje, w takie narzędzia nowoczesnej pracy przy minimalizacji personelu pomocniczego. To oznacza, że nasza struktura zatrudnienia jest taka, że opieramy się na bardzo wysoko wykwalifikowanych kontrolerach przy stosunkowo niewielkim personelu pomocniczym i to musi na poziom wynagrodzeń również rzutować. W tych dwóch kwestiach, w których padły konkretne pytania, tj. poziomu wynagrodzeń i wzrostu kosztów usług medycznych, będę prosił o wyjaśnienia dyrektora Marka Chodkiewicza.

Dyrektor generalny NIK Marek Chodkiewicz:

Szanowna Komisjo, szanowni zgromadzeni, chciałbym wyjaśnić taką rzecz. Zakup usług zdrowotnych jest to pozycja wynikająca z obowiązków prawa pracy. Bardzo dokładnie to planujemy i potrafimy określić, w którym roku ilu naszych pracowników zostanie skierowanych... Głównie chodzi o delegatury. W tym momencie właśnie takie są potrzeby, jeżeli chodzi o zakup usług zdrowotnych.

Jeżeli chodzi o przeciętne wynagrodzenie w NIK, to w roku 2011 przeciętne wynagrodzenie wynikające z umów o pracę wynosiło 8807 zł. Natomiast wykonane przeciętne wynagrodzenie razem z dodatkowym wynagrodzeniem rocznym mieściło się w kwocie 9414 zł. W razie czego, jeżeli będą jakiegokolwiek jeszcze pytania, oczywiście, jesteśmy państwu w stanie na nie odpowiedzieć.

Wiceprezes NIK Wojciech Misiąg:

Jeszcze jedną rzecz chciałem dopowiedzieć, rozwijając jakby pytanie przewodniczącej Skowrońskiej o zamrożenie. Chcę powiedzieć, że tak, jak już zaplanowaliśmy zamrożenie wynagrodzeń, tak chcę zwrócić uwagę na to, że nie zaplanowaliśmy zwiększenia składki rentowej i mamy budżet zbudowany na zeszłorocznej składce. Gdybyśmy to uwzględnili, gdybyśmy to sobie jakby odliczyli od wydatków, to nasz wzrost faktyczny wydatków w tym roku to jest 100,4%. 2800 tys. zł to jest ten koszt, o którym już wiemy, że go poniesiemy, a którego nie wkalkulowaliśmy w budżet. Jak mówię, gdybyśmy odliczyli 2800 tys. zł, to nasz wskaźnik wzrostu to jest 0,4%. Chcę podkreślić, że poza instytucjami, które w zeszłym roku poniosły znaczne koszty związane z wyborami, to jest najniższy wskaźnik ze wszystkich tych części budżetowych, które mają prawo samodzielnego kształtowania swoich budżetów. Jesteśmy poniżej wszystkich innych instytucji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Chciałem zapytać panią minister Majszczyk, czy chciałaby się wypowiedzieć w tej sprawie. Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca Skowrońska.

Posel Krystyna Skowrońska (PO):

Chciałam o coś dopytać po wystąpieniu pana dyrektora generalnego. Czy te dodatkowe świadczenia zdrowotne państwo wykupują, tak? Czy można wiedzieć, jakie to są świadczenia, bo po prostu wydaje się, że tu jest identycznie, jak w każdej jednostce, gdzie takich świadczeń nie ma.

Dyrektor generalny NIK Marek Chodkiewicz:

Pani minister, wyjaśniam. To są świadczenia wynikające z medycyny pracy, tak? To jest to, do czego nas zobowiązuje prawo pracy – okresowe badania pracowników. To jest głównie delegatura. Tylko o to chodzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Jeśli nie ma innych uwag i pytań... Jest? Proszę bardzo.

Posel Jarosław Pięta (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, nie mam uwag, tylko małe sprostowanie, jeśli chodzi o wypowiedź pani przewodniczącej Skowrońskiej. Ograniczenie wydatków na wynagrodzenia PIP to nie jest jeden rok, ale cztery chyba kolejne lata, jeśli dobrze pamiętam. Średnie wynagrodzenie to jest 5890 zł. Dlatego o tym mówię, bo tutaj to padło ze strony NIK. Nie ma również pozycji dotyczącej badań lekarskich, profilaktycznych – z tego, co zrozumiałem i jak mówił dyrektor generalny. Dlatego tutaj jest różnica między PIP a NIK. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję za to doprecyzowanie. Stwierdzam zakończenie omawiania projektu budżetu w części 07 i w części 12. Dziękuję naszym gościom, którzy przyszli tylko na ten punkt.

Przechodzimy do omawiania kolejnych opinii. Będziemy teraz omawiali opinię Komisji do Spraw Kontroli Państwowej oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej w części budżetowej 80 – Regionalne izby obrachunkowe. Referentem z ramienia komisji branżowej jest pan poseł Andrzej Sztorc, którego teraz proszę o zabranie głosu. Jest pan poseł Sztorc? Czy dobrze rozumiem, że nie ma pana posła sprawozdawcy? Stwierdzam, że jest to przejaw lekceważenia prac sejmowych, dlatego że nie dostałem jako przewodniczący Komisji żadnego sygnału ze strony pana posła, że nie będzie uczestniczył dzisiaj w posiedzeniu. W takim razie chciałem poprosić posła koreferenta z ramienia naszej Komisji, panią poseł Teresę Piotrowską. Bardzo proszę o zabranie głosu w tej sprawie.

Posel Teresa Piotrowska (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, otóż opinia w sprawie projektu budżetu państwa na 2012 r. w części 18 – Regionalne izby obrachunkowe przedłożona Komisji przez Komisję Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisję do Spraw Kontroli Państwowej jest pozytywna. Również opinia BAS jest

pozytywna. Planowane dochody i wydatki budżetu państwa w części 80 nie budzą zastrzeżeń i obradujące wspólnie komisje rekomendują ich przyjęcie w przedłożonym kształcie.

Ponieważ nie ma posła sprawozdawcy, więc może króciutko powiem, że wydatki budżetowe w części 80 ustawy budżetowej na 2012 r. zaplanowano na poziomie 103.187 tys. zł. Są one, niestety, realnie niższe od wydatków zaplanowanych w ustawie budżetowej na 2011 r. W strukturze planowanych wydatków RIO największą część stanowią wydatki płacowe wraz z pochodnymi i jest to kwota 84.411 tys. zł, co stanowi 81% wydatków ogółem. Na pozostałe wydatki bieżące, przede wszystkim zakup towarów i usług, delegacje krajowe i zagraniczne, wynagrodzenia bezosobowe oraz odpisy na zakładowy fundusz świadczeń socjalnych przeznaczono kwotę 17.031 tys. zł. W 2012 r. planowane wydatki majątkowe RIO mają wynieść 1649 tys. zł. Największą pozycję w wydatkach majątkowych będą stanowiły zakupy sprzętu informatycznego oraz samochodów służbowych. W projekcie ustawy budżetowej zaplanowano również wydatki w łącznej kwocie 225 tys. zł na realizację projektów z udziałem środków Unii Europejskiej. Te środki mają zostać przeznaczone na realizację rozpoczętych projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki w Katowicach, Łodzi, Krakowie, Szczecinie i Zielonej Górze.

Średnioroczne zatrudnienie w RIO w 2012 r. zaplanowano na poziomie roku ubiegłego, tj. 1419 osób. Również średnie miesięczne wynagrodzenie w RIO ma być takie same, jak w 2011 r. i ma wynieść 4243 zł, a 3728 zł dla osób nieobjętych mnożnikowymi systemami wynagrodzeń oraz 6813 zł dla etatowych członków kolegiów izb obrachunkowych.

Moja rekomendacja jest również pozytywna. Natomiast chciałabym zwrócić uwagę na to, że kolejny rok budżet RIO nie wzrasta, nie wzrastają również płace i ta rozpiętość między poszczególnymi organami kontroli państwowej, jakimi są NIK, PIP i RIO, jest bardzo duża – przy średniej płacy 9400 zł w NIK, przy 5628 zł, bo Komisja do Spraw Kontroli Państwowej wnioskowała wielokrotnie o to, aby wynagrodzenia w PIP koniecznie zwiększać i to powolutku się dzieje, natomiast w RIO ta średnia płaca wynosi 3728 zł. Obradujące wspólnie Komisje: Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz do Spraw Kontroli Państwowej podjęły jakby zobowiązanie do otwarcia debaty nad usytuowaniem RIO bądź doprowadzenia do takiej sytuacji, aby jako organy kontroli państwowej były mniej więcej porównywalnie traktowane, jak te dwa organy pozostałe. I to byłoby tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Chciałbym jeszcze poinformować członków Komisji, że – oczywiście – mamy tutaj opinię Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji do Spraw Kontroli Państwowej. Ta opinia na temat części budżetowej 80 jest opinią pozytywną. Niemniej jednak dobrze byłoby, gdyby przedstawiciele komisji mogli uczestniczyć w naszym posiedzeniu i ewentualnie udzielić bliższych informacji, więc ubolewam nad faktem absencji posła sprawozdawcy. Proszę bardzo, otwieram dyskusję. Kto z pań i panów posłów chciałby się w tej sprawie wypowiedzieć? Pan poseł Wipler.

Poseł Przemysław Wipler (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam pytanie. Z czego wynika to, że największą pozycją, jeżeli chodzi o RIO, jest koszt zakupu samochodów? Z czego wynika ten koszt zakupu samochodów? Była też mowa o zwiększeniu zatrudnienia. Z czego wynika zwiększenie zatrudnienia w RIO? Czy tu przybyło zadań? Czy coś się zmieniło w zasadach organizowania? Skąd te dwie pozycje? To jest trudny okres dla budżetu, oszczędzamy na wszystkim i to są te pozycje, w których m.in. przedsiębiorcy szukają jednak podstawowych oszczędności. Pytanie jest więc takie: Z czego wynikają tutaj tak istotne wydatki? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Kto jeszcze chciałby zadać pytanie lub wypowiedzieć się? Nie widzę innych zgłoszeń. W takim razie zapytam o to, czy są przedstawiciele RIO na sali? Jest

ktoś, tak? Czy można w takim razie prosić o przedstawienie się i udzielenie odpowiedzi? Przepraszam, nie dostałem informacji o tym, że pan znajduje się na sali.

Przewodniczący Krajowej Rady Regionalnych Izb Obrachunkowych Ryszard Krawczyk:

Oczywiście. Dziękuję bardzo. Ryszard Krawczyk, Krajowa Rada Regionalnych Izb Obrachunkowych. Odpowiadając na pytania pana posła, jeżeli chodzi o zakup samochodów służbowych, oczywiście, nie są to samochody typu limuzyny dla prezesów, tylko to są samochody dla inspektorów kontroli, którzy – korzystając z tych samochodów – w sposób bardziej racjonalny wykorzystują czas trwania kontroli. Niestety, sieć transportowa w Polsce w naszej ocenie wcale się nie poprawia. Proszę państwa, chodzi tutaj o dostęp do małych jednostek samorządu terytorialnego. Gdyby tych samochodów służbowych nie było, to – oczywiście – nasze zadania kontrolne wykonane zostałyby w stopniu daleko niezadowalającym. To jest w zasadzie ta pozycja.

Jeżeli chodzi o zatrudnienie w RIO, to oczywiście, proszę państwa, zapisano, że ma być to 1419 osób. Natomiast na 1419 osób absolutnie nie starczy funduszy. To zatrudnienie nie będzie wyższe niż w roku obecnym i ono od kilku lat dotyczy gdzieś 1335-1338 osób. Praktycznie zatrudnienie od 5 lat się nie zmieniło i nie zakładam, aby w roku 2012 się zmieniło.

Proszę państwa, nam w chwili obecnej brakuje około 5000 tys. zł do zrównoważenia naszych budżetów. W rok 2012 wkraczamy ze zobowiązaniami niewymagalnymi, które nie mają charakteru zobowiązań, jakie powstają z tytułu niewypłaconych trzynastek, ale to są przede wszystkim faktury, które zostały wystawione w grudniu roku poprzedniego i będą musiały być pokryte w styczniu roku 2012. Z tytułu wzrostu składki na ubezpieczenie społeczne w chwili obecnej potrzeba nam kwoty 1318 tys. zł, która nie jest zabezpieczona w budżecie. Natomiast z tytułu wzrostu kosztów funkcjonowania komisji orzekających, licząc przy średnim wynagrodzeniu z roku 2011, potrzeba nam 1172 tys. zł. Kwota ta również nie została zabezpieczona w budżecie.

Fluktuacja kadr – szczególnie, jeżeli chodzi o wydziały kontroli – w ostatnich 5 latach w czołowych izbach osiągnęła 72%. Proces przygotowania inspektora trwała około dwóch lat, a więc, prawdę mówiąc, prezesi RIO w tym zakresie wyrażają pewne zdumienie, że w sytuacji, w jakiej znajduje się samorząd terytorialny, RIO od 5 lat są – niestety, proszę państwa – merytorycznie osłabiane.

Powiem tak. Sytuacja finansowa regionalnych izb wygląda w taki sposób, że – może posłużę się charakterystycznym przykładem – kiedy odchodzi członek kolegium, a więc osoba, która zajmuje się działalnością nadzorczą, to następny członek kolegium zostaje powołany na to stanowisko najwcześniej po upływie 6 miesięcy, choć zgodnie z ustawą powinien być powołany w ciągu miesiąca, ponieważ przez te 6 miesięcy zbieramy środki, które zostały wypłacone odchodzącemu członkowi kolegium na odprawę emerytalną i świadczenia tzw. jubileuszówki. Myślę, że w tej sytuacji finansowej i kadrowej, w jakiej znajdują się RIO, za dwa lata trzeba będzie się poważnie zastanowić, czy nie zlikwidować tej instytucji, ponieważ proces odchodzenia pracowników jest w tej chwili zatrważający. Inspektorzy kontroli, kiedy odchodzą do pracy w samorządzie – u nas są przecież przygotowani do wykonywania tej pracy, którą wykonuje samorząd – otrzymują wynagrodzenie średnio od 1500 zł do 2000 zł większe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję za te wyjaśnienia. Chciałem zapytać o to, czy są dalsze pytania lub wypowiedzi. Jeszcze raz pan poseł Wipler.

Poseł Przemysław Wipler (PiS):

Właściwie nie dostałem żadnej odpowiedzi na to pytanie. Rozumiem po prostu, że pan powiedział, że są dziurawe drogi. No nie, dobrze, ale powiedział pan, że wbrew temu, co słyszymy, nie poprawia się jakość sieci transportowej w Polsce i że trzeba dojeżdżać, a jest to trudne. Powstaje więc pytanie, jak dotychczas te funkcje były realizowane. Rozumiem, że jest postulowany w tym momencie zakup nowej infrastruktury – nowych pojazdów, których nie było dotychczas, tak? Jest zmiana modelu funkcjonowania. To jest pierwsze pytanie.

I drugie pytanie. Rozumiem, że pan powiedział, że jest łamane prawo, ponieważ nie są w trakcie miesiąca powoływane osoby w miejsce osób odchodzących.

I trzecia rzecz – jak rozumiem – to jest to, że w chwili obecnej wynagrodzenia za pełnienie funkcji w ramach RIO są poniżej rynkowych. Krótko mówiąc, rozumiem, że to jest powodem odchodzenia dużej liczby osób od państwa, tak? Dobrze rozumiem?

Przewodniczący Krajowej Rady RIO Ryszard Krawczyk:

Panie pośle, uzupełniając moją wypowiedź odnośnie do tych samochodów służbowych, samochody służbowe dla inspektorów kontroli to jest po prostu baza transportowa. One nie są kupowane we wszystkich izbach. Na pewno nie są kupowane w izbie łódzkiej, ponieważ możliwość dojazdu do gmin jest stosunkowo dobra. Natomiast, jeśli chodzi o całą ścianę wschodnią oraz województwo podkarpackie i województwo dolnośląskie, tam mamy do czynienia z wymianą tej bazy samochodowej. To są samochody – powiedziałbym – klasy punto. Tak może bym to określił.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

To wszystko, tak? Skończył pan? Pytam przedstawiciela RIO.

Przewodniczący Krajowej Rady RIO Ryszard Krawczyk:

Tak.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Nie słyszę innych pytań czy zgłoszeń do dyskusji w tym punkcie. A, jest. Proszę bardzo, pani przewodnicząca Szydło.

Posel Beata Szydło (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, z całym szacunkiem dla przedstawiciela Krajowej Rady RIO, proszę się nie dziwić, że takie pytania zadajemy, ponieważ słyszymy od początku tworzenia tego projektu budżetu, że jest po prostu bardzo ciężko i w każdej dziedzinie szukamy oszczędności. Tymczasem tutaj próbujemy stworzyć takie oto wrażenie, że potrzeba dofinansowywać. Nie twierdzę, że nie, bo – oczywiście – organy kontrolne są bardzo ważne, ale rozbudowujemy i dofinansowujemy instytucję czy administrację. Padają tutaj z pana strony argumenty, że to jest konieczne. Natomiast jednocześnie te samorządy, które państwo kontrolują, po prostu nie mają pieniędzy, również na podstawowe rzeczy. Stąd nasze pytanie. Uważamy, że trzeba rozważyć, czy jednak takie zwiększenie środków w tym punkcie powinno w tej chwili być w budżecie państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję za tę wypowiedź. Proszę bardzo, pani poseł Piotrowska.

Posel Teresa Piotrowska (PO):

Pozwolę sobie jeszcze raz zabrać głos, dlatego że uczestniczyłam w posiedzeniu Komisji do Spraw Kontroli Państwowej oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Chcę jeszcze raz bardzo wyraźnie i jasno podkreślić, że samochody dla inspektorów RIO to jest narzędzie pracy. Pani poseł, narzędzie pracy. Muszą dojechać na tę kontrolę. Nie mogą chodzić piechotą. Chcę zwrócić uwagę na to, że taka sama, a może nawet jeszcze większa kwota była również wyszczególniona w budżecie NIK i tego nie podważaliśmy.

Jeszcze raz chcę też zwrócić uwagę pana posła, który zapytał o wzrost zatrudnienia, że nie planuje się w RIO wzrostu zatrudnienia ze względu na to, że zwyczajnie nie ma na to środków. W związku z tym raz jeszcze chcę podkreślić, że to jest również organ kontroli państwowej, więc powinno to być w miarę porównywalne z pozostałymi organami kontroli państwowej w naszym kraju. Mam nadzieję, że w debacie na posiedzeniach wspólnych Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji do Spraw Kontroli Państwowej coś się zaproponuje, coś z tym zrobi, bo dalsze funkcjonowanie RIO w takim kształcie i za takie pieniądze rzeczywiście niebawem będzie miało się z celem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Poseł Beata Szydło (PiS):

Pani poseł, oczywiście, rozumiemy, że to jest narzędzie pracy i również z troską pochylamy się nad obydwoma instytucjami kontroli – zarówno NIK, jak i RIO. Tylko również z troską pochylamy się i wsłuchujemy się w państwa głosy – przede wszystkim w głos pana ministra Rostowskiego – na temat trudnej sytuacji budżetu państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Jeśli nie ma dalszych wypowiedzi, to stwierdzam, że zakończyliśmy omawianie opinii dotyczącej części budżetowej 80. Przypominam, że termin składania poprawek i wniosków poselskich jest ustalony na 12 stycznia, czyli na pojutrze, na godzinę 10.00 rano.

Przechodzimy teraz do omawiania opinii Komisji Infrastruktury. To jest bardzo duży zakres budżetu państwa. Obejmuje on następujące części budżetowe: 26 – Łączność, 17 – Administracja publiczna, 83 – Rezerwy celowe, przychody i wydatki państwowych funduszy celowych w zakresie działania Centralnego Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym, a także w dyspozycji Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej, część budżetowa 71 – Urząd Transportu Kolejowego, część budżetowa 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej, część budżetowa 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa, część budżetowa 21 – Gospodarka morska, część budżetowa 39 – Transport, część budżetowa 83 – Rezerwy celowe, część budżetowa 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działu Transport i łączność oraz plany finansowe państwowych osób prawnych z zał. nr 14 – Transportowy Dozór Techniczny i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

W tej części naszych obrad biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z panem sekretarzem stanu w ministerstwie, panem posłem Tadeuszem Jarmuziewiczem. Witam serdecznie. Jest również pan podsekretarz stanu w tymże ministerstwie, pan Piotr Styczeń. Dobrze wnioskuję? Jest również pani minister Anna Wypych-Namietko, podsekretarz stanu w tym ministerstwie i jest pan minister Andrzej Massel, także podsekretarz stanu w MTBiGM. Zatem mamy na sali potężną reprezentację resortu, z całą pewnością przygotowaną do udzielenia odpowiedzi na wszystkie pytania. Na dodatek państwo ministrowie są tutaj wspierani przez wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego pana Krzysztofa Banaszka i pana Lecha Witeckiego generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Są z nami również pani Jolanta Orlińska główny geodeta kraju oraz pan Mirosław Maksimiuk zastępca głównego inspektora transportu drogowego. Witam wszystkich gości.

Przechodzimy do omawiania tej opinii. Jako pierwszego chciałbym poprosić o zabranie głosu pana posła Zbigniewa Rynasiewicza, przedstawiciela Komisji Infrastruktury. Panie posle, poproszę o przedstawienie komisji na ten temat.

Poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, drodzy goście, Komisja Infrastruktury rozpatrzyła rządowy projekt ustawy budżetowej na rok bieżący w dniu 14 grudnia ubiegłego roku. Komisja pozytywnie opiniuje rządowy projekt ustawy budżetowej na rok 2012 we wszystkich omawianych częściach, które zostały tu już wcześniej wymienione przez pana przewodniczącego.

Jednocześnie Komisja zwraca uwagę i przedstawia dwa następujące wnioski związane z częścią 39. Chodzi o zmniejszenie z przeznaczeniem na zwiększenie wydatków w części 71 – UTK. Oczywiście, proponujemy tu zwiększenie budżetu UTK o 10.000 tys. zł. Wysokość budżetu zaplanowanego w projekcie to jest 18.000 tys. zł. Dla porównania powiem, że te wszystkie sukcesy, które mają inni regulatorzy, czyli np. Urząd Lotnictwa Cywilnego czy też Urząd Komunikacji Elektronicznej, o których na pewno wszyscy państwo doskonale słyszeli, czy najwcześniej powstały regulator – Urząd Regulacji Energetyki, mają budżety kilkakrotnie większe. To wynika, oczywiście, jak gdyby z czasu, w którym w poszczególnych działach gospodarki tacy regulatorzy gospodarki rozpoczęli swoją działalność. Ten rynek jest uregulowany – tak, jak powiedziałem – ale w różnych

częściach gospodarki jest różny stopień zaawansowania. Jeżeli chodzi o UTK, wiele jest do zrobienia. W roku ubiegłym, w poprzedniej kadencji została zmieniona ustawa dotycząca zadań tego urzędu. Wynika to także z regulacji europejskich. Dla przykładu, polski rynek kolejowy otwiera się i musi się otwierać również na przewoźników z zewnątrz, przewoźników zagranicznych i na to musimy zwrócić uwagę. To są nowe, dodatkowe zadania dla tego urzędu, których bez środków, oczywiście, nie będzie w stanie w sposób prawidłowy i właściwy realizować. Stąd nasza propozycja. Opinia na temat naszej poprawki, którą przedstawił Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, jest negatywna. Dlatego też chciałbym się zwrócić do pana przewodniczącego i do Komisji o to, aby jednak w dalszych pracach nad budżetem, które państwo będą prowadzić, zwrócić uwagę na budżet UTK. Jeżeli nie z tych źródeł, które wskazaliśmy jako Komisja Infrastruktury, to może z innych źródeł należałoby ten urząd naprawdę docenić, bo przed nim są największe zadania. Oby też osiągnął sukcesy na polu regulacji rynku, w tym wypadku kolejowego. To jest bardzo istotne.

Druga poprawka i propozycja zmian dotyczy planu finansowego państwowych osób prawnych, o których mowa w art. 9 pkt 14 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Chodzi konkretnie o plan finansowy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Załączyliśmy nowy plan finansowy PAŻP. Zdaniem Komisji Infrastruktury nowy plan pozwoli lepiej funkcjonować tej agencji w roku 2012, czyli lepiej zarządzać ruchem powietrznym w Polsce i pozwoli również w okresie Euro 2012 lepiej funkcjonować lotniskom już istniejącym. Jednocześnie też przyspieszy proces otwierania dwóch nowych lotnisk. Konkretnie chodzi nam o Lublin i o Modlin. Dlatego naszym zdaniem ta nowa wersja planu finansowego, który przedstawia komisja, w stosunku do tych potrzeb jest bardziej otwarty i właściwszy. Myślę, że jak będą pytania, to pan prezes bardziej szczegółowo odpowie, dlaczego. Jeszcze raz chciałem powiedzieć, że do wszystkich części budżetowych, które są w kompetencjach Komisji Infrastruktury, opinia naszej komisji jest pozytywna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Tylko, że nie do końca zrozumiałem. Jeśli chodzi o wasz drugi wniosek, dotyczący planu finansowego PAŻP, jest załączony plan, ale nie bardzo mogę – szczerze mówiąc – się zorientować, czy proponujecie wzrost tego budżetu czy zmniejszenie wydatków.

Poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Chodzi o przesunięcia wewnętrzne, które naszym zdaniem pozwolą lepiej funkcjonować agencji. Dostyc szczegółowo opisywał to na posiedzeniu komisji prezes agencji, który jest obecny na sali. Chodzi m.in. o inne zapisy dotyczące wysokości kwot na wynagrodzenia, jak również o pochodne od tych wynagrodzeń. Tu chodzi też o możliwość zatrudnienia ludzi właśnie na tych dwóch lotniskach, które jeszcze nie funkcjonują. Dlatego też naszym zdaniem ta propozycja powinna zostać uwzględniona.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Ciągle tego do końca nie rozumiem, ale domyślam się, że chodzi o wzrost budżetu, tak? W części dotyczącej wynagrodzeń może?

Poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Jeżeli chodzi o te przesunięcia, to tak, ale w ramach kwot, które były przypisane...

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Aha, czyli po prostu całego budżetu niezmienionego, tak?

Poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Niezmienionego. Tak.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Teraz poproszę posła koreferenta o zabranie głosu, a mianowicie panią poseł Gąsior-Marek.

Posel Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, analizując poszczególne części budżetowe w zakresie infrastruktury, należy zauważyć, że przedłożony materiał jest dość szczegółowy i czytelny. Poszczególne części budżetowe tak po stronie dochodowej, jak i po stronie wydatków nie budzą zastrzeżeń. W projekcie budżetu da się zauważyć realność planowanych dochodów i wydatków. Dochody i wydatki w poszczególnych częściach budżetowych zostały poddane gruntownej i szczegółowej analizie. I teraz chciałam przejść do poszczególnych części, które zostały wymienione na samym początku przez pana przewodniczącego.

Czytelny, analityczny i niebudzący zastrzeżeń jest projekt budżetu w części 26 – Łączność. Dochody są planowane w wysokości 7 tys. zł, natomiast wydatki są planowane w kwocie 21.200 tys. zł, a łącznie z budżetem środków europejskich w kwocie 21.400 tys. zł, większej o 12% od wydatków zaplanowywanych w ustawie budżetowej na 2011 r. Wzrost w stosunku do 2011 r. wynika głównie z przeznaczenia 2200 tys. zł na przeprowadzenie społecznej kampanii informacyjno-edukacyjnej dotyczącej przechodzenia z nadawania analogowego na cyfrowe. Projekt ustawy zakłada wysokość funduszu wynagrodzeń w tej części w załączniku nr 10 w kwocie 8681 tys. zł. Mamy tutaj wzrost o 0,7% większy niż w poprzednim roku.

Projekt planu na 2012 r. w części 17 – Administracja publiczna w rozdziale 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii zakłada osiągnięcie dochodów w wysokości 166 tys. zł, na które złożą się wpływy z opłat za zarząd, użytkowanie i użytkowanie wieczyste nieruchomości z tytułu służebności gruntowej, grzywny i inne kary pieniężne od osób prawnych i innych jednostek organizacyjnych, wpływy z różnych opłat, wpływy z różnych dochodów. Wydatki w tej części na 2012 r. przewidywane są w kwocie 51.947 tys. zł. Będą one dotyczyły dwóch rozdziałów, a mianowicie 71013 – Prace geodezyjne i kartograficzne oraz 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii.

Odnosnie do funduszy celowych, stan Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym na początek 2012 r. wyniesie 8664 tys. zł, z tego środki pieniężne w wysokości 8164 tys. zł i należności 500 tys. zł. W 2012 r. zaplanowano przychody w wysokości 2000 tys. zł. Przychodami funduszu będą wpływy ze sprzedaży map oraz innych materiałów i informacji z centralnego zasobu geodezyjnego i kartograficznego. Natomiast wydatki zaplanowano w wysokości 6082 tys. zł. Planowany stan funduszu na koniec 2012 r. wyniesie 4582 tys. zł, z tego środki pieniężne 4082 tys. zł i należności 500 tys. zł.

Odnosnie do projektu planu finansowego Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w zakresie przychodów i kosztów oraz stanu środków na początek i koniec roku, uważam, że jest merytorycznie uzasadniony i nie budzi wątpliwości. W planie finansowym ośrodka stan na 2012 r. zaplanowany został w kwocie 1220 tys. zł. Jest to wzrost o 8,7% w porównaniu do stanu z 2011 r. Przewidywane jest zwiększenie stanu należności i zobowiązań o odpowiednio 358%. Natomiast przychody ogółem CODGiK zostały zaplanowane na 2012 r. w wysokości 12.900 tys. zł. Jest to poziom wyższy o 4,9%. Natomiast wydatki ogółem CODGiK zostały zaplanowane na 2012 r. w wysokości 12.824 tys. zł. Stanowi to wzrost o 4,8%.

W części 71 – UTK plan przewiduje dochody w wysokości 2440 tys. zł. Jest to wzrost o 3% w porównaniu do poprzedniego roku. Wydatki na 2012 r. zostały zaplanowane w kwocie 19.000 tys. zł, realnie nieco mniejszej niż przewidywano wykonanie w 2011 r. Zaplanowane wydatki mogą zaspokoić elementarne potrzeby urzędu, ale w świetle dostępnych informacji jest to bardzo oszczędny plan ze względu na rosnące zadania związane z bezpieczeństwem sektora transportu kolejowego oraz wdrażaniem regulacji unijnych. Do poprawki odniosę się na samym końcu mojego wystąpienia. W załączniku nr 10 odnośnie do części 71 projektu budżetu na 2012 r. zaplanowano środki na wynagrodzenia w wysokości 12.101 tys. zł. Jest to kwota większa o 6,2%.2%.

W części budżetowej 76 – UKE możemy odnaleźć zaplanowane na rok 2012 dochody w wysokości 527.961 tys. zł, które będą pochodzić głównie z tytułu różnych opłat oraz opłat koncesyjnych. Będą one większe od poprzedniego roku o około 7,4%. Natomiast wydatki dla części 76 – UTK wynoszą około 89.000 tys. zł. Wobec ustawy budżetowej

na 2011 r. będzie to wzrost o 0,5%. Ponadto w budżecie środków europejskich dla UKE została zaplanowana kwota 5500 tys. zł z przeznaczeniem na realizację Programu operacyjnego „Innowacyjna gospodarka”.

W części budżetowej 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa do-chody planowane na 2012 r. są merytorycznie uzasadnione i nie budzą żadnych wątpliwości. Dochody wynoszą 175.233 tys. zł. Natomiast wydatki w tej części ogółem to jest 1.534.245 tys. zł, na poziomie wyższym o 8,1% w stosunku do poprzedniego roku. Wydatki w dziale 700 – Gospodarka mieszkaniowa dotyczą przede wszystkim wydatków na fundusz dopłat, wydatków na refundację premii, wydatków na wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych oraz na Fundusz Termomodernizacji i Remontów. Natomiast wydatki w dziale 710 – Działalność usługowa dotyczą wydatków przeznaczonych na działalność Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego, a wydatki w dziale 750 – Administracja publiczna są związane przede wszystkim z działalnością urzędu ministra i zaplanowano je w wysokości 30.383 tys. zł.

Teraz chciałabym przejść do części 21 – Gospodarka morska. Dochody w tej części zostały zaplanowane na 9593 tys. zł, co oznacza wzrost o 3,8% w stosunku do dochodów określonych w ustawie dotyczącej poprzedniego roku. Natomiast wydatki w części 21 – Gospodarka morska zaplanowane zostały w wysokości 946.174 tys. zł, co oznacza wzrost w stosunku do ustawy budżetowej poprzedniego roku o 21,8%. Wzrost wydatków w tym dziale wynika przede wszystkim z konieczności realizacji projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej oraz z programów wieloletnich. Wydatki w tej części budżetowej realizowane będą w 2012 r. w takich działach, jak 600 – Transport i łączność, 750 – Administracja publiczna, 752 – Obrona narodowa, 755 – Wymiar sprawiedliwości, 803 – Szkolnictwo wyższe, 990 – Gospodarka komunalna i ochrona środowiska. Chciałabym jeszcze podkreślić, że w dziale 600 – Transport i łączność dla części – Gospodarka morska wydatki na urzędy morskie, na utrzymanie i statutową działalność trzech urzędów morskich: w Gdyni, w Słupsku i w Szczecinie zostały zaplanowane w wysokości 706.964 tys. zł. W ramach części 21 – Gospodarka morska będą także realizowane trzy programy wieloletnie: „Program ochrony brzegów morskich”, „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” oraz „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”. Wydatki w części 600 – Transport i łączność będą także przeznaczone na ratownictwo morskie – na funkcjonowanie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, zwanej służbą SAR. Kwota zaplanowanych tutaj wydatków to jest 34.488 tys. zł. W tej części chciałam jeszcze zwrócić uwagę na dział 803 – Szkolnictwo wyższe. Są to wydatki przeznaczone na akademie morskie w Gdyni i w Szczecinie, szkoły oficerskie dla floty handlowej i rybackiej oraz specjalistów dla potrzeb portów.

W zakresie infrastruktury najbardziej wszystkich interesuje budowa dróg oraz kolei. Pomimo trudnej sytuacji budżetowej, uwarunkowań zewnętrznych, kryzysu, który dotknął całą gospodarkę, w projekcie budżetu zostały zagwarantowane środki na inwestycje drogowe i kolejowe. Zgodnie z mechanizmem finansowania inwestycji drogowych, wprowadzonym ustawą z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, w ramach budżetu państwa finansowane są prace przygotowawcze oraz bieżące utrzymanie dróg krajowych. Natomiast wydatki inwestycyjne na finansowanie i budowę oraz przebudowę dróg ponoszone są ze środków Krajowego Funduszu Drogowego. W części 39 możemy odnaleźć dochody na rok 2012 w kwocie 1.245.000 tys. zł. Są one wyższe niż w poprzednim roku budżetowym, natomiast plan wydatków na 2012 r. przewiduje w ramach budżetu państwa kwotę 6.414.400 tys. zł, a w ramach budżetu środków europejskich kwotę prawie 4.000.000 tys. zł. W części 39 budżetu łącznie dominują wydatki w dziale 600 – Transport i łączność. Stanowią one 98%. Spośród rodzajów transportu największe wydatki są przewidziane na transport i infrastrukturę drogową – łącznie 49%, a następnie transport i infrastrukturę kolejową. Pozostałe wydatki w dziale 600 – Transport i łączność to krajowe przewozy kolejowe, autostrady płatne, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, urzędy żeglugi śródlądowej, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, ULC, dotacje dla PAŻP oraz pozostała działalność.

Teraz chciałabym troszeczkę podsumować te środki, które są przeznaczone na infrastrukturę drogową. Na drogi publiczne krajowe na 2012 r. zostaje z budżetu państwa przeznaczona kwota 2.998.960 tys. zł. Z kwoty tej przypada na wydatki bieżące 1.956.328 tys. zł. Ta kwota będzie przeznaczona na bieżące utrzymanie sieci drogowej – jest to kwota 1.226.869 tys. zł, na remonty dróg i mostów – kwota 324.644 tys. zł, na prace przygotowawcze – kwota 321.782 tys. zł. Ta kwota ogólna była podzielona na wydatki majątkowe, które wynoszą 389.103 tys. zł i w ramach tej kwoty będą te środki wydatkowane na budowę Systemu Zarządzania Ruchem na Autostradach i Drogach Ekspresowych – to jest 40.000 tys. zł, wykup gruntów pod drogi krajowe – 307.500 tys. zł, laboratoria drogowe, zaplecza socjalno-biurowe – około 30.000 tys. zł. Drugim źródłem finansowania infrastruktury drogowej – tak, jak już powiedziałam wcześniej – jest właśnie Krajowy Fundusz Drogowy. On finansuje wszystkie zadania inwestycyjne poza inwestycjami kubaturowymi. W Krajowym Funduszu Drogowym na 2012 r. wpływy zostały przewidziane w wysokości 30.752.000 tys. zł, natomiast wydatki zostały zaplanowane na 30.809.000 tys. zł. Wspomnę także o trzecim źródle w części 83 – Rezerwy celowe w pozycji 70. Jest to kwota 200.000 tys. zł, przeznaczona właśnie na drogi. Jest to kontynuacja „Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych”, etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój. Celem jest intensyfikacja rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej. Omówiłam więc trzy źródła, z których pochodzi finansowanie infrastruktury drogowej.

Teraz przechodzimy do także ważnej części, którą jest infrastruktura kolejowa. Na infrastrukturę kolejową z budżetu państwa zostanie przeznaczona kwota 2.333.980 tys. zł. Z tego na dofinansowanie kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej zostanie przeznaczona kwota 1.296.204 tys. zł, na inwestycje na liniach kolejowych – 839.944 tys. zł, na przebudowę dworców kolejowych – 100.000 tys. zł. Drugie źródło finansowania infrastruktury kolejowej w 2012 r. to jest Fundusz Kolejowy. Przewidywane łączne środki, jakimi będzie dysponować fundusz w 2012 r., zostały określone na 1.085.900 tys. zł. Natomiast wydatki, które zostaną poczynione przez Krajowy Fundusz Kolejowy w 2012 r. to jest 987.247 tys. zł. Dodatkowe inwestycje będą finansowane z trzeciego źródła. Są to środki europejskie. Środki z budżetu środków europejskich wynoszą 2.500.000 tys. zł, środki unijne z programów RPO (regionalne programy operacyjne), TEN-T (program transeuropejskiej sieci transportowej) oraz Phare (Polska i Węgry – Pomoc na rzecz restrukturyzacji gospodarki) – 650.000 tys. zł, a środki własne PKP PLK S.A. wynoszą 650.000 tys. zł.

Teraz chciałabym przejść do omówienia części – Rezerwy celowe, pozycja 5, 29, 41, 52, 55, 63 i 70. Pozycja 5 – Infrastruktura drogową i portową jest to kwota w budżecie zaplanowana w wysokości 110.742 tys. zł. Rezerwa stanowi ekwiwalent złotowy środków finansowych przyznanych Polsce na mocy umów kredytowych zawartych w międzynarodowych instytucjach finansowych na realizację projektu utrzymania i rehabilitacji dróg oraz na budowę Drogowej Trasy Średnicowej – drogi ekspresowej pomiędzy aglomeracją katowicką a gliwicką. Pozycja 29 w części 83 – Rezerwy celowe to są środki na informatyzację i rozwój społeczeństwa informacyjnego oraz upowszechnianie szerokopasmowego dostępu do internetu. Jest to kwota 31.580 tys. zł. Pozycja 41 w części 83 stanowi uzupełnienie wydatków na gospodarke nieruchomościami. Jest to kwota 27.000 tys. zł. Pozycja 52 w części 83 to jest rezerwa na sfinansowanie ustawowych ulg przejazdowych. Jest to kwota 80.000 tys. zł. Pozycja 55 – Opłaty dotyczące czarteru samolotów wewnętrznych to jest 8000 tys. zł. Pozycja 63 w części 83 to wdrożenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Wynosi 50.700 tys. zł.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Pani poseł, przepraszam bardzo, ale właściwie chyba nie ma potrzeby, żeby dokładnie przytaczać te wszystkie szczegółowe liczby, bo po prostu wszyscy posłowie mają dostęp do tych dokumentów. Prosiłbym może o jakieś wnioski, jeśli chodzi o opinię.

Posel Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Dobrze. To wnioski ogólne, panie przewodniczący, bo o pozycji 70, ostatniej, już wspominałam przy infrastrukturze drogowej. Do budżetu wojewodów nie mam żadnych zastrzeżeń – tak, jak do żadnej części – opiniując go pozytywnie.

Skupiając się na opinii, którą przedstawił pan przewodniczący Zbigniew Rynasiewicz, ponieważ zostały zgłoszone dwie poprawki, to chciałabym Komisji rekomendować pozytywnie wszystkie części dotyczące infrastruktury. Z tym, że drugą poprawkę chciałam opiniować pozytywnie, pierwszą negatywnie, przytaczając tutaj opinię pana ministra Tadeusza Jarmuzewicza, że – zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego – wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowane lub dofinansowane przez ministra właściwego do spraw transportu, ustala się w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Zatem zmniejszenie wydatków ze wskazanego źródła w części 39 – Transport w dziale 600 – Transport i łączność w rozdziale 60002 – Infrastruktura kolejowa stanowiłoby naruszenie wyżej wymienionego przepisu.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, projekt budżetu we wszystkich częściach w zakresie infrastruktury opiniuję pozytywnie. Proszę o rekomendację drugiej poprawki, gdyż zmiana planu PAŻP jest jak najbardziej uzasadniona, także z przyczyn, które poruszał pan przewodniczący Zbigniew Rynasiewicz. Natomiast uważam, że pierwsza jest poprawką wadliwą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo, pani poseł. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo, pan poseł Mężydło.

Posel Antoni Mężydło (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, co do tych zastrzeżeń koreferentki dotyczących drugiej poprawki, czyli 10.000 tys. na UTK, mam poważne zastrzeżenia ze względu na to, że te dwie poprawki wychodzące z Komisji Infrastruktury mają podobny charakter, natomiast waga tej drugiej jest znakomita.

Po prostu UTK jest to regulator rynku kolejowego, który może odegrać ogromne znaczenie na rynku kolejowym i ten skansen gospodarczy, jakim jest kolej, może rozruszać. Może wprowadzić efektywną konkurencyjność. Natomiast on jest nieefektywny. Nieefektywny jest ze względu na to, że tam jest za mało pracowników, którzy zajmują się rachunkowością regulacyjną. Liczba etatów, którymi urząd dysponuje, jest bardzo mała. Dołożyliśmy obowiązków, ale to wynikało bezpośrednio z regulacji unijnych, które musieliśmy wprowadzić. Na przykład w 2009 r. zmienialiśmy ustawę o transporcie kolejowym i z ustawowych skutków regulacji wynikało, że tam powinno przybyć – w związku z tą dodatkową regulacją – 75 etatów. W zeszłym roku, żeby to ratować, bo nastąpiła zmiana prezesa UTK, dołożyliśmy – chyba w połowie roku – 2000 tys. zł. Znaleźliśmy te pieniądze, ale to nie uzdrowiło tej sytuacji, bo spowodowało powstanie zaledwie kilkunastu etatów.

Natomiast to, jaką wagę mają regulatorzy rynków, szczególnie tych, które są silnie zmonopolizowane, najlepiej charakteryzuje UKE. Przecież UKE, który działa od 6 lat, według wyliczeń w ciągu 6 lat zaoszczędził w kieszeniach konsumentów 23.000.000 tys. zł. Poza tym spowodował na zasadzie ustawy i dzięki zawarciu porozumień z uczestnikami rynku ogromne inwestycje, np. w szerokopasmowy internet. To jest około 3,5 mld inwestycji szerokopasmowych w porozumieniu z TP S.A. i około 0,5 mld z operatorami komórkowymi. Te pieniądze zostały od razu uruchomione. To są łatwe pieniądze. Natomiast pieniądze z UE to jest około 6 mld i to zarówno w programie wschodnim, jak i w programach operacyjnych dla województw. Mimo, że te pieniądze są duże, to praktycznie nie zostały ruszone. Najprawdopodobniej, jeżeli te inwestycje dalej będą tak realizowane przez samorządy, to one zostaną w końcu przeznaczone na krawężniki, bo łatwiej jest wójtowi przeznaczyć to na krawężniki niż zainwestować w infrastrukturę telekomunikacyjną.

Tutaj podobne zadanie ma UTK. Przewodniczący Rynasiewicz już tu wspomniał, że kilkakrotnie mniej ma UTK niż ULC czy URE i UKE. Może przytoczę, że UTK to jest około 18.000 tys. zł, lotnictwo cywilne – wiadome, jaki to jest rynek, znacznie mniejszy niż kolejowy – około 50.000 tys. zł, URE około 50.000 tys. zł, a UKE około 80.000 tys. zł. Ale patrząc na UKE i na to, jakie to są oszczędności dla rynku, itd., opłaca się w te urzędy inwestować.

Natomiast, jeśli chodzi o ten przepis dotyczący ustawy z 2005 r., że minimum 18% powinno być inwestowane w inwestycje, to takich przepisów mamy więcej, np. jeśli chodzi o obronność, o naukę, o kulturę i nigdzie nie realizujemy tych wskaźników. To nie jest więc taki rygor, który jest rygiorem dyskwalifikującym tę poprawkę. Natomiast, jeśli chodzi o te inwestycje, to jest to zaledwie 10.000 tys. zł w stosunku do 2.000.000 tys. zł, które ma akurat ministerstwo na inwestycje i remonty. To jest około 0,5% tej kwoty, a z 18 punktów procentowych wychodzi, że to jest 0,1 punktu procentowego, czyli byśmy mieli 17,9%, więc to absolutnie poprawki nie dyskwalifikuje. Uważam, że jeżeli już bardzo by zależało ministerstwu na tym, żeby jednak 10.000 tys. zł tam oddać, to myślę, że Komisja powinna się zastanowić, z jakiego innego źródła to sfinansować. Tamto źródło wydawało mi się dosyć bezpieczne, bo jak zgłaszałem tę poprawkę, to uzasadniałem ją tym, że w przyszłym roku najprawdopodobniej będziemy mieli kryzys. Na pewno spadną ceny usług wykonawczych, gdy chodzi o te remonty i inwestycje. Przetargi będą przeprowadzane dopiero w tym roku, ceny spadną i będą oszczędności, dlatego można swobodnie z tej kwoty inwestować.

Natomiast patrząc na ten sektor gospodarki, mogę pokazać dwa przykłady, w co inwestuje kolej w moim otoczeniu. W ubiegłym roku widziałem inwestycję – wymianę podkładów drewnianych na betonowe na linii, która jest praktycznie nieuczęszczana. To jest taka kolej, która prowadzi do starego magazynu paliwowego, jeszcze wojennego, który Niemcy zbudowali pod Zamkiem Bierzgowskim koło Torunia. Oni w tym roku to wymieniali. Nawet robotnicy się z tego śmiali i mówili, że budują kolej prędkich szybkości do mnie, bo oni rozpoznali, że jestem posłem, na Euro 2012. Opowiadał mi kolega, że w Trójmieście podobna linia była remontowana. Kolega ma tam firmę od 30 lat, przejeżdża tamtędy codziennie rano i wieczorem, a widział tam dwa razy kolej. I tam też linia była w tym roku remontowana, więc doszedłem do wniosku, że kolej najbezpieczniej, bo się nie zakłóca przynajmniej ruchu pasażerskiego, remontować jest na tych odcinkach, które nie są używane. Natomiast urząd regulacyjny uzdrowi całkowicie tę firmę. Uważam, że ogromnym błędem jest potraktowanie tego tak lekką ręką, że jest jakiś przepis ustawowy, który zmniejszy te dochody na remonty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, za chwileczkę pana poproszę, ale chciałem zapytać, czy ktoś z członków Komisji, pań poseł i panów posłów, chciałby zabrać głos. Proszę bardzo, zaczynając od końca, pani poseł Zaremba.

Posel Renata Zaremba (PO):

Mam dwa krótkie pytania do części 26 – Łączność. Mam przed sobą opinię BAS i tu jest zadane konkretne pytanie. Ono dotyczy kwoty 2200 tys. zł na przeprowadzenie społecznej kampanii informacyjno-edukacyjnej dotyczącej przechodzenia z nadawania analogowego na cyfrowe. Pytanie: Czy ta kampania nie powinna być przeprowadzona na koszt zainteresowanych finansowo przedsiębiorców telekomunikacyjnych? Uważam, że jest to słusznie postawione pytanie. Proszę o odpowiedź, czy w ogóle jakiegokolwiek rozmowy były na ten temat prowadzone.

Drugie pytanie dotyczy części 21 – Gospodarka morska. W programach wieloletnich jest tu zapisana „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”. Jest to kwota 406.382 tys. zł – wzrost o ponad 30%. Proszę powiedzieć, z czego wynika ten wzrost. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Ktoś się zgłaszał. Bardzo proszę, pan poseł.

Posel Andrzej Romanek (SP):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, mam dwa pytania. Chciałem skorzystać z obecności pana dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Panie dyrektorze, otóż Polskę i Słowację łączy porozumienie. Jest to umowa międzyrządowa w sprawie mostu w Piwnicznej na rzece Poprad. To jest poważna sprawa. To jest kwota rządu około 120 mln. Jest pytanie zasadnicze. Jeżeli tych środków nie zdobędziemy, a też skorzystamy ze środków europejskich w ramach EWT (Europejskiej Współpracy Terytorialnej), robi się poważny problem, bo Słowacy grożą skargą do Trybunału. W związku z tym zasadnicze pytanie mam do pana. Kiedy ta inwestycja zostanie zrealizowana? Nie ukrywam, a jestem posłem z Sądecczyzny, że to już troszkę przybiera kuriozalny wymiar, bo od kilku lat prowadzi się rozmowy, debaty, dyskusje, a ta inwestycja nie jest realizowana. Nie ukrywam, że otwarcie tego mostu jest ważną rzeczą dla południowej Polski. Tylko państwu wspomnę, że handel z małą Słowacją to jest koło 4.000.000 tys., a z taką dużą Rosją to jest ponad 6.000.000 tys. dolarów. To dla nas jest rzecz niezwykle istotna, potem dojazd do drogi D1 – autostrady na Słowację.

Drugie pytanie dotyczy kwestii budowy trzeciego pasa, tzw. pasa wolnego ruchu. Mam pytanie do pana dyrektora. Czy ten pas trzeciego ruchu na drogach krajowych budowany jest w ramach wydatków GDDKiA, czy w ramach wydatków budżetowych jako wydatki bieżące czy też wydatki majątkowe? Kto finansuje trzeci pas wolnego ruchu na drogach krajowych? Czy finansujemy go z tych środków czy ze środków GDDKiA? Bo to jest ważna rzecz. Czy to jest traktowane jako utrzymanie, ewentualnie jakieś wydatki majątkowe w ramach budżetu, czy w ramach budżetu GDDKiA? Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Szalamacha.

Posel Paweł Szalamacha (PiS):

Dziękuję bardzo. Niestety, nie mam mikrofonu, ale będę polegał na sile swojego głosu. Rozumiem, że koalicja rządząca zaakceptowała projekt ustawy pomimo, że on przewiduje...

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Panie pośle, przepraszam, ale ponieważ jest zapis tego posiedzenia, jak każdego, więc niech pan siądzie przy jakimś mikrofonie, dobrze? Niech pan próbuje mówić do mikrofonu. Tutaj może pan też sięść. Zapraszam tutaj.

Posel Paweł Szalamacha (PiS):

Dziękuję serdecznie. Rozumiem, że większość koalicyjna zaakceptowała i oceniła pozytywnie projekt budżetu. Oczywiście, mnie to dziwi, bo projekt przewiduje spadki wydatków na transport kolejowy i transport drogowy kilkudziesięcioprocentowe. To jest, oczywiście, decyzja czysto polityczna. Natomiast jest kilka precyzyjnych punktów do omówienia, które zasługują na dyskusję.

Pierwszy jest kontrpunkt wobec wypowiedzi pana posła Mężydły. Trudno się zgodzić, że jedynym źródłem sukcesów UKE jest budżet. Raczej zaszło to, co jest dobrze opisywane w naukach o zarządzaniu. UTK został w moim przekonaniu od samego początku przechwycony przez nadzorowaną przez siebie branżę i on konsekwentnie realizował interesy dominującego operatora na rynku, ale tak jest. W przypadku UKE akurat dynamiczna osoba, która właśnie za sukces została ukarana nie tyle odwołaniem, ile nieprzedłużeniem kadencji, odniosła w ostatnich latach sukces.

Co do proponowanych wydatków, to prosiłbym przedstawicieli administracji rządowej o odpowiedzi na kilka pytań. Jaki jest powód tak dużego spadku wydatków, przede wszystkim na transport kolejowy i transport zbiorowy? To odzwierciedla – przytoczę chociażby tę opinię BAS, którą nam przedstawiono – filozofię transportu, która niejako wpycha czy kanalizuje codzienne zachowania transportowe Polaków, kierując je na transport drogowy jedynie. Nie uda się rozwiązać problemów transportowych polskich aglomeracji i miast w oparciu jedynie o transport drogowy, jeżeli nie zostaną zmodernizowane podstawowe szlaki transportowe. Każde większe miasto ma praktycznie taki – Chełm do Lublina, Piła do Poznania itd. Problemy i liczba godzin spędzanych codziennie w korkach podczas dojazdu do pracy będą narastały.

Mam kolejne pytanie do ministra Massela. Jak pamiętamy, rok temu chyba jednym z pierwszych jego obowiązków w ministerstwie było zabieganie o to, żeby pieniądze przeznaczone na transport kolejowy w programach funduszy unijnych były przekierowane na transport drogowy. Czy pan minister jest świadomy ryzyka tego, czego możemy doczekać dnia 1 stycznia 2014 r. w przypadku negatywnego scenariusza? W przypadku negatywnego stanowiska Komisji Europejskiej, która z reguły nie odpowiada pozytywnie na tego typu wnioski, ponieważ popiera transport zrównoważony, kwota 1.200.000 tys. euro, czyli 5.000.000-6.000.000 tys. zł, najnormalniej w Polsce przepadnie. Te pieniądze nie zostaną po prostu wykorzystane.

Kolejne pytanie. Wszyscy państwo chyba pamiętają, że 4-5 lat temu jedna z kampanii wyborczych do Sejmu polegała na tym, że partia, która wówczas zwyciężyła w wyborach, straszyła Polaków tym, że będzie wprowadzony system nadzoru, system kamer, system autoradarów i że będzie stworzone to państwo policyjne sławne. To był rok 2007. Oczywiście, sukces. Dzisiaj widzimy pozycję 1.200.000 tys. zł wpływów z mandatów po 4 latach. Rozumiem, że zmieniła się pewna perspektywa. Oczywiście, oprócz aspektu politycznego, prosiłbym o odpowiedź: Z jakiego modelu matematycznego wynika ten 1.200.000 tys. zł? Czy państwo założyli określoną liczbę stanowisk, określoną wydajność na stanowisku, dzienny uzysk z mandatów? Skąd wynika kwota, która została wpisana do budżetu – 1.200.000 tys. zł? Pojawia się ona po raz pierwszy. Nawet opinia BAS mówi, że trudno ją całkowicie po prostu zweryfikować. Skąd ona się bierze?

Kolejne pytanie nadal dotyczy transportu kolejowego. Jedną z pierwszych decyzji pana ministra Nowaka było wstrzymanie projektu kolei dużych prędkości. Oczywiście, branża krajowa zareagowała wstrzęsliwie. Moje pytanie jest takie. Dlaczego ta decyzja została podjęta przed zapoznaniem się ze studium wykonalności, które zostało zamówione, a które jeszcze nie zostało – polegam na źródłach publicznie dostępnych – dostarczone ministerstwu? Ile kosztuje to studium wykonalności? Jeżeli kiedykolwiek Polska powróci do tego projektu, to studium będzie całkowicie bezwartościowe. Za 10 lat będzie konieczność przeprowadzenia nowego tego typu ćwiczenia. Ta zabudżetowana kwota i wydatek na studium są po prostu zmarnowane, ewidentnie zmarnowane, a decyzja już została podjęta. Minister ją podjął bez zapoznania się z materiałem źródłowym, co oznacza, że możemy to różnorodnie interpretować. Być może pierwsza obietnica – 4 lata temu – zbudowania tego systemu była wzięta po prostu z sufitu, była „rzucona” opinii publicznej, ażeby zogniskować zainteresowanie, wzbudzić entuzjazm. Kiedy przyszło co do czego, wydano pieniądze na studia, ale jeszcze przed ich dostarczeniem podjęto decyzję negatywną. To jest zasadnicza kwestia strategii rozwoju polskiego transportu kolejowego, ponieważ wybitna część krajów europejskich o naszych rozmiarach raczej podejmuje decyzje o rozbudowie tego typu systemów transportowych, aczkolwiek one są, rzecz jasna, piekielnie drogie, a w trakcie ich realizacji te budżety są jeszcze przekraczane.

Ostatnie pytanie jest pytaniem precyzyjnym, ale także w związku z wymogami demokracji bezpośredniej. Mam pytanie do pana szefa generalnej dyrekcji. Jaki jest status Zachodniej Obwodnicy Poznania na odcinku pomiędzy Szamotułami a dołączeniem do drogi krajowej nr 92? Proszę państwa, to nie jest kwestia tylko moja bezpośrednia, czyli mojego okręgu wyborczego. Jeżeli mamy taką sytuację, w której zagraniczne telewizje lubią pokazywać sobie jako obrazy z Polski chłopca na furmance, to to jest odcinek, na którym przypuszczalnie powstanie droga ekspresowa znikąd donikąd, z drogi krajowej wiodącej na północ, zawieszona w połowie pola, ponieważ – oczywiście, nie można tego zarzucić generalnej dyrekcji – procesy i protesty mieszkańców spowodowały brak realizacji na kluczowym odcinku, który tworzy całość systemu niejako, właśnie Zachodnią Obwodnicę Poznania, a nie drogę znikąd donikąd. Bardzo proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Wipler.

Poseł Przemysław Wipler (PiS):

Mam pytania dotyczące kwestii budżetu dla UTK. Mówimy tutaj o kwocie i dużej, i małej. Dużej, ponieważ mówimy o zwiększeniu budżetu o 10.000 tys. zł – z 19.000 tys. zł

do 29.000 tys. zł, a o tyle małej, że – jak słyszeliśmy przed chwilą w pytaniu pani poseł Zaremby – 2000 tys. zł mamy wydać na promocję zmian i na to, że polscy obywatele mogą smoka Analoga oglądać w telewizji.

Sprawa jest bardzo poważna. Te 23.000.000 tys. zł, które zostały w kieszeniach polskich konsumentów w wyniku rozpoczęcia efektywnej regulacji rynku komunikacyjnego, to jest jednak nie tylko dzięki determinacji i charyzmie pani prezes Streżyńskiej, nad której nieprzedłużeniem misji słusznie ubolewał mój kolega klubowy Paweł Szałamacha, ale m.in. wynika to z tego, że uzbrojono UKE w odpowiednie zasoby. Bez odpowiednich zasobów, możliwości współpracy z podmiotami zewnętrznymi, również zbudowania kompetencji w obrębie urzędu, nie byłaby możliwa taka rewolucja na rynku komunikacyjnym.

Przypomnijmy sobie, jaką renomę ma polski rynek kolejowy, jakim się cieszy – można powiedzieć – szacunkiem obywateli. Jesteśmy tutaj w takiej epoce, w takim czasie, jak polski rynek komunikacyjny, w którym była tylko jedna firma, o której powszechnie obywatele mówili per telekomuna. UTK nie może realizować tak ważnych funkcji, jak np. regulacja transportu kolejowego, co jest zadaniem ustawowym tego urzędu, nadzór techniczny nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz przejazdów kolejowych czy nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym. Tutaj przypomnę, jak wyglądają niechlubne polskie statystyki pod względem spóźnień pociągów w porównaniu z innymi państwami UE, nie mówiąc o takich liderach światowych, jak Japonia, gdzie – można powiedzieć – to jest kilkadziesiąt sekund, a u nas mamy jeden z najbardziej skandalicznych wyników w Europie.

Te zaniedbania były diagnozowane. Były przygotowywane opracowania. W 2010 r. było opracowanie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w którym dosyć precyzyjnie wskazywano, dlaczego UTK nie jest w stanie pełnić swoich misji. Przypomnę, że to stwierdzał UOKiK. Dotychczasowe zależności instytucjonalne podporządkowują UTK Ministerstwu Infrastruktury. Rozwiązanie to jest wysoce niefortunne, gdyż MI wykonuje także nadzór właścicielski nad grupą PKP. Tym samym MI jest zarówno właścicielem najważniejszych na rynku kolejowym przedsiębiorstw, jak i nadzorcą ich regulatora. Prowadzi to do oczywistych konfliktów interesów i uniemożliwia efektywną kontrolę rynku przez UTK. Zdaniem UOKiK, aby zwiększyć zakres swobody działań regulatora, doprowadzić należy do uniezależnienia go od Ministerstwa Infrastruktury i przekazania nadzoru bezpośrednio Prezesowi Rady Ministrów. Ten sam raport zawiera fragment dotyczący pozycji regulatora i tego problemu, o którym mówimy – właśnie problemu niedostatecznego budżetu.

Ta kwestia nie jest obca politykom koalicji rządzącej. Chciałbym przypomnieć o sytuacji, w której miały miejsce skandaliczne, dantejskie sceny w grudniu 2010 r. na polskich dworcach. W reakcji na tę sytuację m.in. dosyć poważny tekst dotyczący spraw kolejowych opublikował w „Rzeczpospolitej” obecny minister sprawiedliwości, pan Jarosław Gowin. I tam wskazywał, że jednym z powodów braku możliwości prowadzenia efektywnej polityki regulacyjnej na rynku kolejowym, efektywnego zabiegania o prawa polskich pasażerów transportu kolejowego, również zabiegania o to, w jaki sposób są wydawane polskie pieniądze... Powiedzmy sobie, że jeśli chodzi o te przykłady, które podawał pan poseł Mężydło – z tymi drogami donikąd, w których są podkłady wymieniane – wiemy, jaka jest skala inwestycji. Przypominałem smoka Analoga i 2000 tys., ale chciałbym też przypomnieć, że mamy wydać 59.000 tys. na trawnik o wymiarach 70 m na 120 m na Stadionie Narodowym, a mówimy tutaj o możliwości zapewnienia efektywnej regulacji wielomiliardowego rynku, więc tutaj jest pytanie. Są pewne zastrzeżenia co do źródeł finansowania, tak? Chociaż powiedzmy sobie szczerze, że 10.000 tys. przy ogólnych nakładach na infrastrukturę kolejową to jest bardzo niewielka kwota. Niemniej jednak poszukiwanie źródeł w tym miejscu nie jest zbyt fortunne. Stawiając postulat, żeby być może faktycznie przychylić się do wniosku czy poważnie rozpatrzyć wniosek o zwiększenie budżetu UTK, aby było to powiązane również z jego uniezależnieniem, powinniśmy bardzo poważnie na ten temat dyskutować. Sprawa jest bardzo, bardzo poważna. Można powiedzieć, że po takich antykonkurencyjnych i niekorzystnych dla podatników ruchach, jakie podejmował nasz parlament – jak podnoszenie podatków, jak podnosze-

nie składki rentowej – teraz dokłada się kolejne narzędzie polityki antykonkurencyjnej, ponieważ albo uniemożliwia się prowadzenie efektywnej polityki na rzecz konkurencji organom regulacyjnym i w sposób barbarzyński się do tego podchodzi, albo dokonuje się zmian personalnych takich właśnie, jak nieprzedłużenie misji pani prezes Streżyńskiej w zakresie nadzoru nad rynkiem komunikacji elektronicznej. To są poważne pytania i tutaj prosiłbym o poważne uzasadnienie. Czy Ministerstwo Infrastruktury naprawdę uważa, że ma wystarczające środki ten urząd, by pełnić swoje zadania? Istotnie w zeszłym roku uległy one poszerzeniu właśnie o dbałość o prawa polskich pasażerów. To też warto przypomnieć, że to był wstyd i hańba, że myśmy zaczęli dbać o prawa polskich pasażerów, wdrażając prawo unijne, niejako zmuszeni zewnątrz do tego, a sami o sobie nie zadbaliśmy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Jacek Bogucki (SP):

Panie przewodniczący, mam pytania dotyczące Krajowego Funduszu Drogowego. Zdaje sobie sprawę z tego, że zgodnie z ustawą ten fundusz nie jest częścią budżetu. Nie ma takiego obowiązku, żebyśmy informację otrzymywali i tak zdecydował parlament, więc tutaj trudno o to winić rząd, że tych informacji nie przedstawia. Czy moglibyśmy jednak uzyskać takie informacje? Przecież ten fundusz ma znaczący wpływ na to, jak wygląda zadłużenie państwa. Jeśli już dyskutować, czy jest to zadłużenie sektora finansów publicznych, czy nie, bo przecież tutaj – w zależności od tego, jaką statystykę przyjąć – różnie jest to interpretowane, to jest to zadłużenie państwa. Jaki jest stan Krajowego Funduszu Drogowego? Jak on się zmienia na przestrzeni ostatnich lat? Jak zmienia się sposób finansowania budowy dróg? Na ile finansowane jest to ze środków unijnych, na ile ze środków krajowych, a na ile z zadłużania się Krajowego Funduszu Drogowego, ze sprzedaży obligacji, z innych źródeł pożyczkowych? Czy taka informacja jest możliwa do uzyskania przez nas, posłów? Czy możemy w ten sposób uzupełnić swoją wiedzę?

Wśród opinii, które otrzymaliśmy, jest opinia BAS, w której brak tych informacji jest przedstawiany jako zarzut – tak, jak mówię, pewnie nie wobec rządu – wobec parlamentu, że nie zajmuje się tym i w ten sposób pełna ocena sytuacji finansów państwa w tym zakresie jest niemożliwa. Mam więc pytanie zarówno do MTBiGM, jak i do pani minister, czy możemy takie informacje uzyskać. Czy te informacje mogą być dla posłów Komisji dostępne, żebyśmy nie musieli gdzieś ich szukać? W materiałach być może na stronach internetowych to jest, ale chodzi o to, żebyśmy mogli mieć pełną przejrzystość. Przyznam, że po dwudziestu paru latach uchwalania różnych budżetów – samorządowych, potem sejmowych, państwa budżetów – dla nas też jest to trudna sytuacja, że w projekcie budżetu nie mamy porównania do lat poprzednich. To też jest zarzut, który przewija się w opiniach. Musimy sami takie porównania budować. Też mówię, że to jest zgodne z ustawą. Szkoda, że takie prawo uchwaliliśmy – zostało uchwalone, bo ja za nim nie głosowałem, ale jest prawem obowiązującym. Natomiast nic nie stoi na przeszkodzie, żeby więcej informacji niż to wymaga ustawa było przedstawianych. Nie znam w Polsce gminy, w której budżet nie byłby przedstawiany w odniesieniu do planowanego wykonania roku poprzedniego. Myślę więc, że ta dobra praktyka, która przez ponad dwadzieścia lat przemian w Polsce obowiązywała, że mieliśmy informację w odniesieniu do roku poprzedniego, byłaby nadal dobra. To taka ogólna uwaga, a drugie to są szczegółowe pytania dotyczące tej kwestii transportu i Krajowego Funduszu Drogowego. Czy możemy te informacje poznać? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję, panie pośle. Czy ktoś z pań poseł i panów posłów chciałby jeszcze zadać pytanie albo się wypowiedzieć? Nie ma dalszych zgłoszeń. Zamykam listę pytających i udzielim głosy panu ministrowi Jarmuziewiczowi.

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Panie przewodniczący, wyznaczyć kolejność odpowiadających: pani minister Wypych-Namietko, pan minister Massel, pan dyrektor Waszkiewicz, GDDKiA i Inspekcja Transportu Drogowego. W tej kolejności, chyba nie przeoczyłem nikogo, a na końcu ja jeszcze powiem kilka słów od siebie, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Oczywiście. Pani minister, bardzo prosimy.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namietko:

Dziękuję bardzo. Pani przewodniczący, Wysoka Komisjo, odpowiedź na pytanie dotyczące programu wieloletniego „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” jest bardzo prosta. Ów falochron jest w trakcie budowy. Wzrost wydatków na rok 2012 wynika po prostu z realizacji tejże budowy i zaplanowanych płatności za konkretnie wykonane prace. Program jest budowany od roku 2010 i obecnie wszedł w fazę efektywnego wykonawstwa. Budowa ma być zakończona do końca 2012 r. w swojej zasadniczej części, natomiast końcówki rozliczeń będą w roku 2013. I to jest cała tajemnica tego wzrostu budżetu na rzecz urzędów morskich w inwestycjach. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Nie całego budżetu, ale w tym miejscu.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Budżetu w tym miejscu. Dobrze. Pan minister Massel.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odpowiadając na pytania pana posła Szalamy, spieszę poinformować, że zapisane kwoty w projekcie ustawy są nie mniejsze niż na rok 2011, a wręcz większe. Zasadnicza pozycja to krajowe przewozy pasażerskie kolejowe. Na tę kwotę jest przewidziane – po pierwsze – 393.300 tys. zł na dofinansowanie ulg ustawowych i to jest o 3,5% więcej niż w roku ubiegłym, i na dotacje do przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych – to jest kwota 295.000 tys. zł i to jest zwiększenie o 22,9% w stosunku do roku ubiegłego, czyli – co by nie mówić – jest to wzrost.

Jeżeli chodzi o wydatki na infrastrukturę kolejową, to kwoty, jakie są przewidziane, również są większe, w szczególności dotacje dla Polskich Linii Kolejowych na dofinansowanie kosztów remontu i utrzymania infrastruktury wynoszą 1.296.000 tys. zł, tj. o 29,6% więcej niż w ustawie budżetowej na rok ubiegły. Również dotacje na zadania inwestycyjne na liniach kolejowych są większe niż w roku ubiegłym, bo wynoszą 939.000 tys. zł, czyli o 34.000 tys. zł więcej niż w roku ubiegłym.

Było pytanie o kwotę 1.200.000 tys. euro i tzw. przeniesienie z kolei na drogi. Wiedzą państwo, że wniosek został formalnie złożony przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w czerwcu. Czekamy na decyzję Komisji Europejskiej. Natomiast niezależnie od tego resort infrastruktury przygotowuje dodatkowe projekty, które mają na celu jak najlepsze wykorzystanie środków w ramach Programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. Są to zarówno projekty rewitalizacyjne na liniach kolejowych, projekty taborowe dla przewoźników PKP InterCity i dla przewoźników samorządowych, jak i projekty dworcowe. To w połączeniu z wnioskowanym przez nasz resort zwiększeniem maksymalnego wskaźnika dofinansowania dla projektów infrastrukturalnych w działaniu 7.1 z 70% do 85% oraz dla projektów taborowych z 50% do 59% zapewni wykorzystanie środków europejskich.

Panie posle, jeżeli chodzi o kolej dużych prędkości, to studium wykonalności jest kontynuowane, wnioski ze studium będą pod koniec roku 2012. Jego rezultatów nikt do kosza nie wyrzuci. One będą w szczególności wykorzystywane przez zainteresowane gminy, przez których tereny ma przebiegać linia kolejowa – tak, żeby te tereny jednak zarezerwować i w stosownym momencie do projektu wrócić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję, panie ministrze. Kto następny był w kolejności? Dyrektor Waszkiewicz.

Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad MTBiGM Jarosław Waszkiewicz:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowna Wysoka Komisjo, było pytanie dotyczące Krajowego Funduszu Drogowego i źródeł finansowania tego funduszu w roku 2012. Najpierw samo pytanie i prośba o dostarczenie regularnych materiałów do Sejmu, do Wysokich Komisji. Podobna prośba artykułowana była również na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. W związku z tym, że plan finansowy Krajowego Funduszu Drogowego jest nadal w projekcie – ten dokument jeszcze nie jest zatwierdzony – nie możemy tego jeszcze ostatecznie przekazać, ale tę prośbę traktuję jakby rozszerzająco i łącznie z rozliczeniem Krajowego Funduszu Drogowego w roku 2011. Taka informacja dla obu Komisji sejmowych zostanie przygotowana, czyli rozliczenie wydatków za rok 2011 i zatwierdzony plan wydatków na rok 2012.

To, co w tym planie – jak mówię, nadal jako projekt –znajduje się w tej chwili, to jest kwota wydatków na inwestycje drogowe przekraczające 25.000.000 tys. zł. Jeśli chodzi o podstawowe źródła finansowania, to są refundacje z funduszy UE – około 11.000.000 tys. zł, instrumenty dłużne, czyli kredyty międzynarodowych instytucji finansowych, głównie Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz obligacje emitowane przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego – kwota praktycznie bliska 15.000.000 tys. zł. Pozostałe źródła finansowania to stabilne wpływy funduszu, czyli opłata paliwowa – około 3.500.000 tys. zł, wpływy z opłaty elektronicznej i inne, zresztą drobniejsze tytuły. Tak wygląda bardzo krótka informacja, która również została przedstawiona Komisji Infrastruktury. Szersza informacja, gdy rozliczymy rok 2011 i zatwierdzimy plan na 2012. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Prosimy dyrektora generalnego.

P.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Lech Witecki:

Witam państwa. Połączę odpowiedzi na dwa pytania. Chodzi o Zachodnią Obwodnicę Poznania – tam brakuje zaledwie 5,3 km, żeby ta droga nie kończyła się w polu, jak to zostało zauważone – jak i o most na rzece Poprad. Zgodnie z informacją, jaką przedstawił pan dyrektor Waszkiewicz, MTBiGM jest obecnie na etapie uzgadniania planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego na kolejny rok. W momencie, kiedy będzie uzgodniony ten plan i będziemy wiedzieli już ostatecznie, jaką kwotę mamy do dyspozycji z tych oszczędności – w cudzysłowie – które w wyniku rozstrzygniętych przez nas przetargów się pojawiły, zapadnie decyzja o tym, czy i kiedy dokończyć budowę obwodnicy Poznania. Generalna dyrekcja jest gotowa – po decyzji – na to, żeby nawet ogłosić przetarg jutro. Chodzi również o wywiązanie się ze zobowiązania umowy międzynarodowej między Polską a Słowacją, czyli o most na rzece Poprad. Zgodnie z odpowiedzią na interpelacje poselskie pana ministra Jarmuzewicza, które również trafiły do nas, po uzgodnieniu planu finansowego i poznaniu kwoty oszczędności decyzja w tym zakresie też zapadnie. Również generalna dyrekcja jest gotowana na ogłoszenie przetargu niezwłocznie.

Trzeci pas, zgodnie z zapytaniem pana posła, jest budowany w ramach procesu inwestycyjnego z Krajowego Funduszu Drogowego. Z tych środków, nie ze środków budżetowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję. Prosimy generalnego inspektora transportu drogowego.

Zastępca głównego inspektora transportu drogowego Mirosław Maksimiuk:

Mirosław Maksimiuk, zastępca głównego inspektora transportu drogowego. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, realizując wolę państwa posłów, wyrażoną w ustawie o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, zwaną potocznie ustawą fotoradarową, Główny Inspektorat Transportu Drogowego buduje Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. To centrum budowane jest ze środków unijnych. Udało się na ten cel pozyskać kwotę 50.000 tys. euro. Budo-

wany jest w oparciu o doświadczenia polskie i doświadczenia zagraniczne. Opieraliśmy się m.in. na takim systemie budowanym we Francji lata temu i korzystamy z doświadczeń zdobytych w tym państwie. Opieraliśmy się również na tym, co realizowała do tej pory polska Policja. Różnica polega na tym, że urzędnicy, które przejęliśmy od Policji w roku ubiegłym, pracowały średnio 9 minut na dobę, a w tej chwili od 1 lipca 2011 r. pracują 24 godziny na dobę.

Skąd się wzięła kwota 1.200.000 tys. zł po stronie przychodów? Jest to prosta arytmetyka w oparciu o to, jak działa system we Francji i w oparciu o to, jakie są wyniki naszej pracy od 1 lipca na starych urządzeniach, które przejęliśmy od Policji. Przy założeniu, że realizujemy w tej chwili przetarg na zakup kolejnych 300 fotoradarów, że będą one pracowały 24 godziny na dobę, że każde urządzenie będzie rejestrowało średnio 60 naruszeń dziennie i przyjmując, że średnia kwota mandatu karnego za naruszenie – bo tak nam to wychodzi – to jest około 250 zł, daje to kwotę 1.200.000 tys. zł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję. Teraz zabierze głos pan minister.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Mam nadzieję, że odpowiedzieliśmy na większość pytań. Zostawiłem sobie na koniec te najbardziej powtarzające się. Szczególnie chodzi o dwie poprawki związane z UTK i PAŻP. Mam dla posła Mezydły taką krótką odpowiedź. Panie posle, są rzeczywiście w Polsce linie o charakterze obronnym. Dla obserwatora z zewnątrz niektóre inwestycje mogą się wydawać jakoś nieuzasadnione. Nawet jest pozycja budżetowa kilkunastu milionów złotych na ten cel. W związku z tym może się okazać, że linia jakoś słabo uczęszczana ma wymieniane podkłady. Wolalbym się nie rozwódzić na ten temat. Jest kilka odcinków w Polsce tego rodzaju linii kolejowych, które muszą być w sposób specjalny traktowane.

Pani poseł Renata Zaremba, do której się uśmiecham, pytała o to, czy przypadkiem kampania informacyjna o tym, czy by nie wdrażać telewizji cyfrowej naziemnej, a zwłaszcza informacji, na koszt emitentów... Pani poseł, kłopot polega na tym, że my parę miesięcy temu „ubraliśmy” w to Ministra Infrastruktury. Nałożyliśmy na niego ten obowiązek. W związku z tym Minister Infrastruktury musi mieć zapis w budżecie i to na nim spoczywa ten obowiązek. Tu jak gdyby sprawa jest zamknięta. Jeżeli komuś się to dzisiaj nie podoba, to miał okazję w czerwcu ubiegłego roku protestować. Dzisiaj, że tak powiem, biało jest ścięte. Mamy prawo, którego powinniśmy przestrzegać.

Wracam do tych dwóch poprawek, szczególnie poprawki dotyczącej UTK. Szanowni państwo pozwolą, że się nie odniosę do merytoryki. W wielu miejscach podzielam państwa zdanie. Rzeczywiście, UTK czy PAŻP to tematy do głębokiej dyskusji. Natomiast dzisiaj pracujemy nad budżetem. Jeżeli ktoś uważa, że los jednej czy drugiej instytucji w Polsce jest traktowany nienależycie, powinien złożyć poprawki. Ma prawo złożyć te poprawki, natomiast poprawki takie, które by się nadawały do rozpatrywania. Obydwie są złożone z rażącym naruszeniem prawa. Na przykład poprawka dotycząca zwiększenia wpływów do UTK – art. 5 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego powiada, że nie mniej jak 18% wpływów z akcyzy z paliw silnikowych ma być przeznaczony na finansowanie infrastruktury transportu lądowego i tyle jest w budżecie. Próba sięgania po złotówkę jest łamaniem ustawy. Nie wolno. To miejsce jest zakazane. Jeżeli państwo uważają, że można składać poprawkę, to nie z tego miejsca. Natomiast poprawka dotycząca budżetu PAŻP łamie dwie ustawy. Łamie ustawę o budżecie państwa i ustawę budżetową. W ustawie o budżecie państwa mamy zapis o zamrożeniu płac na poziomie 2011 r. Ta ustawa była zatwierdzona. Już w tej chwili działamy w otoczeniu takim, że tę ustawę mamy. W związku z tym, rozpatrując następną ustawę, nie możemy udawać, że się nic nie stało. Mamy zamrożenie płac na poziomie 2011 r. i jak gdyby to zamyka dyskusję. Podobny zapis mamy w ustawie budżetowej tegorocznej, którą rozpatrujemy w tej chwili. W związku z tym nie chcę się odnosić do merytoryki tych poprawek, natomiast powiadam państwu, że i jedna, i druga została zgłoszona z rażącym naruszeniem prawa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Patrząc jeszcze na panią minister Majszczyk. Jeśli uważa pani, że należy coś dodać teraz, to bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Hanna Majszczyk:

Dziękuję bardzo. W zasadzie wszystko już powiedział pan minister Jarmuziewicz. Może dodam tylko, że jeżeli chodzi o UTK, to w ciągu roku 2011 zostały dla tego urzędu dołożone 33 etaty w stosunku do roku 2010, więc nie jest też tak, że akurat nie ma tutaj żadnych działań i nic się w tym zakresie nie dzieje.

Jedno jeszcze dosłownie zdanie odnośnie do planu PAŻP. Poza tymi kwestiami, o których mówił pan minister, poza wynagrodzeniami jest jeszcze jedna kwestia. Tam się zwiększa dotacje z budżetu państwa, nie podając również źródeł ich pokrycia, o czym pośrednio powiedział pan minister, bo właśnie z częścią 39 jest to sprzeczne w sposób bezpośredni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. To jest ważne wyjaśnienie, bo przypominamy to właściwie przy okazji każdego posiedzenia poświęconego omawianiu części budżetowych. Mamy zamrożenie funduszu wynagrodzeń w instytucjach administracji centralnej i wszelkiego rodzaju wnioski zmierzające właśnie w kierunku zwiększenia go po prostu nie mogą być rozpatrywane już ze względów formalnych. Proszę bardzo. Czy panowie posłowie jeszcze chcieliby coś dorzucić w tej sprawie?

Poseł Paweł Szalamacha (PiS):

Przepraszam, panie ministrze, ale nie chodziło mi o fluktuacyjne wahania dotacji do przewozów. Czytam w opinii pana doktora Polarczyka: „Obniżenie planu wydatków w stosunku do planu na rok 2011 jest spowodowane głównie obniżeniem planu wydatków na infrastrukturę kolejową o 1,7 mld zł (o 40%) i na lokalny transport zbiorowy o ponad 1,5 mld zł (aż o 63%)”. Oczywiście, o te kwoty chodziło. Przepraszam, że byłem nieprecyzyjny, bo to, co jest istotne, to jest...

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Cały czas proszę mówić do mikrofonu.

Poseł Paweł Szalamacha (PiS):

Przepraszam. Jeszcze raz. To, co jest istotne, to jest stan torowisk nie na około 19 tys. linii kolejowych w Polsce, ale na tych głównych chociażby szlakach kolejowych, gdzie prędkości handlowe często wynoszą 40 km/h. Istotna jest niesprawność polskich linii kolejowych do – nazwijmy to kolokwialnie – przerobienia nawet tych pieniędzy unijnych, które były na to przeznaczone i zabudżetowane. Na następny rok rząd planuje dramatyczne obniżenie wydatków inwestycyjnych, co potwierdza hipotezę, z którą można się już spotkać w dyskusji publicznej, że po magicznej dacie czerwiec 2012 w Polsce przestanie działać, a przynajmniej dramatycznie spadnie aktywność inwestycyjna, bo już w zasadzie nie ma potrzeby niczego budować, bo już się zakończyły mistrzostwa w piłce nożnej.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję. Pan poseł Wipler.

Poseł Przemysław Wipler (PiS):

Wydaje mi się, że odpowiedź pana ministra Jarmuziewicza dotycząca 2000 tys. zł na działania informacyjne jest warta poważnego potraktowania. Jeżeli Wysoka Izba w głosowaniu – można powiedzieć – lekkomyślnie postanowiła, żeby w taki sposób marnować pieniądze polskich podatników na audycje telewizyjne, jeżeli potraficie w trybie pilnym, w trybie blitzkriegu wprowadzać 2-procentowy podatek czy podniesienie składki rentowej, to również możemy w trybie pilnym jako projekt poselski albo jako projekt rządowy... Nie, rządowego to nie dacie rady, ponieważ to wam za szybko nie idzie, ale możemy w trybie projektu poselskiego to naprawić i znieść z Ministra Infrastruktury w tak żenujący sposób realizowane obowiązki, które są faktycznym, czystym marnowaniem pieniędzy podatników. To, że nałożono na Ministra Infrastruktury obowiązek marno-

wania pieniędzy podatników, to jest coś, co pozostaje, że tak powiem... Nie warto z tym specjalnie dyskutować, tylko zamiast wydać 2000 tys. zł, trzeba naprawić ten błąd.

Jeżeli chodzi o UTK, elementem tego nadzoru są 33 etaty, o których mówiła pani minister Majszczyk. Te pieniądze wynikają z zadań, które ma UTK, a których w chwili obecnej w sposób pełny, należyty nie wypełnia. To są m.in. takie kwestie, jak uwzględnianie w taryfach przez PLK, czyli operatora infrastruktury, tego, żeby opłaty za użytkowanie tej infrastruktury uwzględniały np. jej fatalną jakość. To w chwili obecnej nie jest realizowane, a przynajmniej w bardzo niepełny sposób jest realizowane. To jest realizacja bardzo poważnych zadań. Rozumiem jednak, że to, co powiedział pan minister, to jest stanowisko takie, że nie ma polemiki z merytoryką, nie ma polemiki ze słuszością postulatów w zakresie umocnienia tego organu regulacyjnego. Jest tylko zastrzeżenie formalne, co do źródła przeznaczenia, skąd te środki mają być rozdysponowane. Prosiłbym o potwierdzenie, że Ministerstwo Infrastruktury nie wnosi polemiki merytorycznej z przedstawionymi argumentami, tylko że oczekuje wskazania. Jeszcze mamy czas na składanie poprawek, które nie będą wadliwe formalnie, do których państwo nie będą mieli zarzutów formalnych, więc chciałbym prosić o potwierdzenie, że chcecie tylko, żeby wskazać wam ładniejsze miejsce, z którego można zabrać te środki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, pani poseł Gąsior-Marek.

Posel Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Chciałam o coś zapytać w związku z wypowiedzią pana ministra Jarmuziewicza odnoszącą się do drugiej poprawki, dotyczącej zmiany planu finansowego państwowych osób prawnych odnośnie do PAŻP, ponieważ problemy, jakie były podnoszone w związku z tym, że ten plan został zmieniony, dotyczyły zarządzania ruchem lotniczym i obsługi istniejących lotnisk w związku z natężeniem ruchu lotniczego w roku 2012, ale także i budowy dwóch nowych lotnisk w Modlinie i w Lublinie. I teraz moje pytanie: Jeżeli druga poprawka nie uzyskała akceptacji, to jak te nowo wybudowane lotniska będą funkcjonowały?

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Pani poseł, przypominam, że listę pytań właściwie zamknęliśmy, więc rozumiem, że w trybie wyjątkowym pan minister szybko się do tego odniesie. Pan poseł Mężydło jeszcze chciałby...

Posel Antoni Mężydło (PO) – spoza składu Komisji:

Tak. Mam tylko prośbę do pani minister Majszczyk. Pani minister, tak naprawdę to ten urząd niedofinansowany jest dysfunkcyjny. On istnieje, ludzie tam zarabiają, ale nie wykonują ustawowych obowiązków. Przecież wiadomo, że my tych nowelizacji dotyczących transportu kolejowego robiliśmy kilka i w ustawowych skutkach regulacji zawsze były dodatkowe etaty. Naprawdę trzydzieści kilka etatów nie wyczerpuje tych ustawowych skutków regulacji. Urząd ma nie tylko zadanie związane z tworzeniem konkurencyjnego rynku kolejowego, ale on ma również zadanie związane z bezpieczeństwem i także ze względu na bezpieczeństwo... Kiedyś np. telewizja pokazywała ileś tam tych wagonów, które stały. Po prostu oni nie zdążyli. To też było w zakresie jakiejś etykiety czy czegoś podobnego. Jakieś sprawdzenie tych wagonów też należało do UTK i oni tego nie zdążyli wykonać ze względu na to, że urząd jest dysfunkcyjny. To się zupełnie nie opłaca państwu. Nie powinno się opłacać. Może więc pani by wskazała jakąś rezerwę budżetową, z której by można było te 10.000 tys. zł pokryć. Myślę, że to jest takie minimum, bo to nie jest też wyczerpujące, ale...

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Pan minister Jarmuziewicz.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, zacznę od pytania pani poseł Gąsior. To rzeczywiście będzie niezwykły rok, bo jeszcze nie zdarzyło się tak nigdy za czasów naszego życia, że w ciągu

jednego roku oddajemy dwa lotniska, że mamy jakiś straszliwy pik komunikacyjny lotniczy przez dwa czy trzy tygodnie, kiedy jest Euro. Może się tak zdarzyć, że rzeczywiście w ciągu tego roku mogą się pojawić trudności finansowe w PAŻP. Natomiast, gdyby się tak miało zdarzyć, to znaczy, że we wrześniu, w październiku powinniśmy wrócić do tematu i się nad tym pochylić. Na dzisiaj zakładamy, że te finanse, które przeznaczamy na funkcjonowanie tych instytucji, powinny wystarczyć.

Wracając do pytania pana posła... Panie pośle, jako polski parlament odpowiedzieliśmy, w tym ja, 30 czerwca ubiegłego roku, z jakich pieniędzy ma być finansowana akcja informacyjna. Nie widzę powodów do tego, żeby wracać jeszcze raz merytorycznie do dyskusji, skoro projekt ustawy uzyskał większość w polskim parlamencie, podpisał ją prezydent. No to o czym tu jeszcze rozmawiać?

Natomiast wracając do pytania pana posła Szalamachy, z całym szacunkiem, padło kilka liczb, co do których się nie zgadzam albo którymi mnie pan zaskoczył. Jeżeli mamy prowadzić merytoryczną dyskusję – jeżeli pan pozwoli, oczywiście – to chętnie odpowiem panu na piśmie dlatego, że trochę mi się zrobił tu mętlik. Pan podał tyle liczb naraz. Szczerze mówiąc, niektórych na oczy nie widziałem. W związku z tym, jeżeli pan by nam pomógł, to byśmy panu po prostu usystematyzowali odpowiedź i odpowiedzieli na piśmie.

Posel Paweł Szalamacha (PiS):

Oczywiście. Cytuję dane z dostarczonej nam opinii BAS.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Mogło się tak zdarzyć, że nie wszystkie dokumenty... Jeżeli pan poseł pozwoli, odpowiem panu na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Stwierdzam zakończenie dyskusji w części dotyczącej części budżetowych szeroko pojętej infrastruktury. Dziękuję wszystkim naszym gościom, którzy przyszli na ten punkt naszego posiedzenia.

Przechodzimy do omówienia ostatniej opinii, mianowicie opinii Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej o części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, oczywiście, w zakresie dotyczącym obszarów zainteresowania MTBiGM. Zrobimy sobie jedną minutę przerwy, żeby państwu pozwolić opuścić salę. Proszę państwa, kontynuujemy posiedzenie Komisji. Tych, którzy muszą wyjść, proszę o opuszczenie sali, a tych, którzy muszą rozmawiać, proszę o powstrzymanie się przez chwilę. Chciałem poprosić o zreferowanie tej opinii pana posła Ryszarda Zawadzkiego, przedstawiciela Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Czy jest pan poseł Zawadzki? Bardzo proszę.

Posel Ryszard Zawadzki (PO) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni goście, Komisje: Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Infrastruktury na posiedzeniu w dniu 21 grudnia 2011 r. rozpatrzyły i pozytywnie zaopiniowały rządowy projekt ustawy budżetowej na rok 2012 (druk nr 44) w zakresie części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działu 700 – Gospodarka mieszkaniowa. W dziale tym zaplanowano dochody rządu 1.067.136 tys. zł, co stanowi 108,6% dochodów zaplanowanych na 2011 r. Dochody te mają być uzyskiwane z gospodarowania gruntami i nieruchomościami Skarbu Państwa. Wydatki w dziale 700 dotyczą głównie finansowania zadań z zakresu gospodarowania gruntami i nieruchomościami zgodnie z systematyką działu i zaplanowane zostały w wysokości 47.062 tys. zł, co stanowi 99,9% wydatków zaplanowanych na 2011 r.

Przechodząc do działu 710, w projekcie ustawy budżetowej na rok 2012 w dziale działalność usługowa planowane dochody, których źródłem są przede wszystkim wpływy z opłat za użytkowanie gruntów pod wodami, zgodnie z umowami zawartymi przez Dolnośląski Zarząd Melioracji Urządzeń Wodnych we Wrocławiu oraz wpływy z nadzoru budowlanego, zostały ustalone przez Ministra Finansów na poziomie 101,3% dochodów zaplanowanych na 2011 r., tj. około 15.000 tys. zł. Wydatki w dziale 710, w których

niezmiennie największą pozycją pozostaje finansowanie wojewódzkich i powiatowych inspektoratów nadzoru budowlanego oraz prac geodezyjnych i kartograficznych, zostały zaplanowane do poziomu 102% wydatków na rok 2011.

Porównując ustawę budżetową na rok 2011 z projektem ustawy budżetowej na rok 2012, dostrzec można, iż żadne z województw nie odnotowało jakiegokolwiek zmniejszenia czy nadwyżki w propozycjach Ministra Finansów w porównaniu z ubiegłym rokiem. Dlatego też obradujące wspólnie komisje bez szczególnej dyskusji przyjęły przedstawioną pozytywną opinię. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Chciałbym teraz prosić panią poseł Gąsior-Marek, o przedstawienie koreferatu z ramienia Komisji.

Poseł Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Panie przewodniczący, przedstawiciel...

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Tylko zwięźle, proszę.

Poseł Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Tak jest, panie przewodniczący. Przedstawiciel dosyć szczegółowo omówił stanowisko obradujących wspólnie Komisji. Chciałabym dodać, że w części budżetowej 85 – Budżety wojewodów w działach 700 oraz 710 projekt budżetu państwa jest czytelny, analityczny i niebudzący zastrzeżeń. Zatem proszę szanowną Komisję o pozytywne zaopiniowanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję. Jestem pod wrażeniem. Bardzo szybko się pani uczy. Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Nie słyszę pytań, nie ma zgłoszeń do dyskusji, więc sam sobie udzielę głosu w kwestii formalnej. Stwierdzam, że na sali jest, niestety, bardzo niewiele posłów. Nie chcę, oczywiście, dzisiaj wprowadzać jakichś obostrzeń regulaminowych, ale zapowiadam, że jeżeli tego typu praktyka będzie się utrzymywała, to po prostu będziemy musieli przerywać posiedzenia i zwoływać posiedzenie pewnie o godzinie 7.00 rano w czwartek albo piątek, żeby jednak uporać się z wszystkimi opiniami. Oczywiście, to nie jest uwaga do tych, którzy są obecni na sali, tylko do tych, których nie ma. Będziemy musieli sprawdzać listę obecności. Nie zwrócił się do mnie ani do pana przewodniczącego Neumanna żaden poseł – członek Komisji z prośbą o uwzględnienie konieczności wyjścia przed zakończeniem posiedzenia. Nikt się do nas nie zgłosił, panie pośle. Święcicki – jedyny porządkowy. To była uwaga w kwestii formalnej.

Ponieważ nie ma uwag, teraz chciałbym zapytać, czy przedstawiciele Ministerstwa Finansów – tak, właściwie nie ma innych – nie mają nic do dodania. Dziękuję bardzo. W takim razie stwierdzam, że zakończyliśmy omawianie części budżetowej 85.

Jeszcze raz przypominam, jaki jest termin składania poprawek i wniosków – do 12 stycznia do godziny 10.00. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo posłom referentom i paniom poseł koreferentkom, a także wszystkim obecnym.