

Wypowiedzi w debacie plenarnej nad projektem ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym

Posel Sprawozdawca Andrzej Czerwiński:

Projekt ustawy generalnie ma na celu restrukturyzację Krajowego Funduszu Drogowego i dostosowanie go do dzisiejszych realiów. Wspomnę, iż teraz opłaty i funkcjonowanie Krajowego Funduszu Drogowego regulowane są na podstawie ustawy o autostradach płatnych z 1994 r. oraz ustawy o drogach publicznych z 1985 r. Zmiana wprowadza różne cele, na które Krajowy Fundusz Drogowy będzie gromadził środki, oraz dotyczy przeznaczenia tych środków. W tej chwili przepisy mówią o gromadzeniu środków na elektroniczny pobór opłat. Nowelizacja ustawy mówi o środkach, które mogą być przeznaczane na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemu poboru opłat. Chciałbym dodać, że dotyczy to zarówno manualnego poboru, jak i elektronicznego. Opłaty są pobierane przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Zmiana będzie wprowadzała możliwość spłaty dotychczas zaciągniętych zobowiązań z tytułu pożyczek i kredytów na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego poprzez zaciągnięcie nowych kredytów i pożyczek przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Te działania będą oczywiście oparte o plan finansowy, którego sygnatariuszem jest minister finansów, dlatego też ustawa nie będzie naruszała również równowagi budżetowej państwa.

Do zaciągniętych zobowiązań będą mogły być zastosowane poręczenia Skarbu Państwa. Zmiana dotyczy uniknięcia wypłaty skumulowanych do tej pory zobowiązań Krajowego Funduszu Drogowego. Wypłaty były planowane na 2014 r., 2018 r. i 2020 r. Ta zmiana wprowadza płynność finansową, umożliwia lepsze absorbowanie funduszy europejskich.

Projekt ustawy nie jest zbyt długi. Dyskusja na posiedzeniu Komisji Infrastruktury dotyczyła raczej generalii, nie sprowadzała się do zmian, ponieważ nie było wniosków o inne zapisy poszczególnych artykułów. Projekt ustawy był konsultowany przez organizacje, których te zmiany dotyczą, również przez organizacje społeczne, a przez Komisję Infrastruktury został przyjęty bez uwag.

W imieniu komisji proszę Wysoką Izbę o przyjęcie tego projektu ustawy. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Posel Andrzej Gut-Mostowy (PO):

Podstawowym celem projektu ustawy jest wprowadzenie możliwości restrukturyzacji długu Krajowego Funduszu Drogowego poprzez emisję obligacji na spłatę wcześniej zaciągniętych zobowiązań, co ma zasadnicze znaczenie dla efektywnego działania funduszu, a zatem dla projektowania i budowania dróg krajowych.

W art. 1 pkt 2 projektu ustawy zaproponowano modyfikację przepisu art. 39d ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, która ma na celu wprowadzenie możliwości spłacenia zaciągniętych zobowiązań z tytułu pożyczek i kredytów na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego poprzez równoczesne zaciągnięcie nowych kredytów i pożyczek przez Bank Gospodarstwa Krajowego. W najbliższych latach konieczna będzie spłata zadłużenia Krajowego Funduszu Drogowego zaciągniętego poprzez emisję obligacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Z uwagi na fakt, iż obecnie, jak również w perspektywie kilku lat nie jest możliwe spłacenie z bieżących środków dotychczas zaciągniętych pożyczek i kredytów, konieczne staje się wprowadzenie dodatkowej możliwości spłacenia istniejącego zadłużenia Krajowego Funduszu Drogowego. Proponowane nowe brzmienie przepisu art. 39d ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym ustanowi prawo Banku Gospodarstwa Krajowego do zaciągnięcia kredytów, pożyczek lub emisji papierów dłużnych na spłatę wcześniej zaciągniętych zobowiązań dłużnych, przy jednoczesnej możliwości uzyskiwania poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa, co w skuteczny sposób ułatwiać będzie sukcesywne spłaty tego rodzaju zobowiązań KFD.

W art. 1 pkt 1 i 3 projektu proponuje się zmiany dotyczące przepisów określających cele, na jakie KFD gromadzi środki finansowe, oraz wskazujących przeznaczenie środków pochodzących z KFD. Aktualnie obowiązujący przepis art. 39a pkt 1 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym zawiera ogólne odesłanie do finansowania systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych, o którym mowa w art. 13i ustawy o drogach publicznych. Proponowana zmiana ww. przepisu ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym wskazuje, iż

KFD gromadzić będzie środki finansowe na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemu poboru opłat za przejazdy po drogach krajowych i autostradach.

W art. 2 proponuje się zmianę w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych polegającą na nadaniu nowego brzmienia art. 40a ust. 4, zgodnie z którym środki z opłat elektronicznych gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad będą przekazywane na rachunek KFD bez określenia przeznaczenia tych środków. Zmiany te pozwolą na efektywniejsze wykorzystanie gromadzonych środków, zgodnie z bieżącymi potrzebami, i znacząco poprawią płynność finansową Krajowego Funduszu Drogowego.

Krajowy Fundusz Drogowy, obok środków z budżetu państwa i środków unijnych z funduszy strukturalnych i spójności, jest zasadniczym elementem wsparcia krajowego programu budowy dróg i autostrad. Funkcjonujący w obecnej postaci od 2004 r. łączy środki na projektowanie, budowę i remonty dróg krajowych. Od sprawności funkcjonowania funduszu zależy przyszłość polskiego drogownictwa, a fakt, że jest on elementem finansów publicznych – jego zadłużenie zalicza się do długu publicznego – jest gwarantem stabilności jego finansów. W uznaniu tych faktów klub Platformy Obywatelskiej popiera przedmiotowy projekt ustawy.

Posel Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Projekt ten wprowadza możliwość restrukturyzacji długu Krajowego Funduszu Drogowego w postaci emisji obligacji na spłatę wcześniejszych zobowiązań. Dodatkowo projekt ustawy ułatwia finansowanie z Krajowego Funduszu Drogowego nie tylko budowy i wdrażania, ale także eksploatacji systemu elektronicznego poboru opłat, jak również systemu manualnego, za pojazdy samochodowe poruszające się po drogach krajowych o masie powyżej 3,5 t oraz za przejazd autostradą płatną. Zmiana ta daje także możliwość spłacania zobowiązań z tytułu pożyczek i kredytów poprzez zaciąganie nowych kredytów i pożyczek przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego.

Niepokój naszego klubu, szczególnie niepokój, budzi zapis dotyczący zmiany ustawy o drogach publicznych, który zobowiązuje do przekazywania na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego środków z opłat elektronicznych gromadzonych na wyodrębnionym rachunku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad bez określania przeznaczenia tych środków. Dotychczasowe przepisy nie zezwalają na przekazywanie tych środków na bieżące utrzymanie dróg, które jest finansowane ze środków budżetowych. Przepis ten spowoduje wyłączenie z budżetu finansowania bieżącego utrzymania dróg krajowych i skierowanie tego do Krajowego Funduszu Drogowego, który i tak ma już ograniczone możliwości finansowe. Zgodnie z tymi zapisami duże już obecnie obciążenia Krajowego Funduszu Drogowego znacznie wzrosną ze względu na zwiększenie odsetek poprzez rolowanie starych długów, jak również ze względu na wprowadzenie nowych wydatków w postaci bieżącego utrzymania dróg krajowych. Z uwagi na brak możliwości znaczącego wzrostu wpływów Krajowego Funduszu Drogowego stanie się on instytucją finansową obsługującą tylko stare długi oraz finansującą bieżące utrzymanie dróg. Wszystko wskazuje na to, że to bieżące utrzymanie poprzez tę zmianę ma być wyprowadzone z budżetu państwa.

W związku z tym ten projekt ustawy jest bardzo złym sygnałem rządu. Rząd sygnalizuje, że zamierza przystąpić do wygaszania programu budowy dróg w Polsce. Jest to bardzo zły kierunek, z którym Prawo i Sprawiedliwość się nie zgadza. Dlatego też klub Prawo i Sprawiedliwość będzie głosował przeciwko rozwiązaniom proponowanym przez ten projekt ustawy.

Posel Józef Racki (PSL):

Zdaniem rządu celem projektu ustawy jest wprowadzenie możliwości restrukturyzacji długu Krajowego Funduszu Drogowego w postaci m.in. emisji obligacji na spłatę wcześniej zaciągniętych zobowiązań. Zmiany 1. i 3. określają cele, na jakie gromadzone są środki na Krajowym Funduszu Drogowym z poboru opłat za przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych o masie całkowitej powyżej 3,5 t, w tym autobusów, oraz przejazdy autostradą. Celami tymi będą: przygotowanie wdrożenia, budowa i eksploatacja systemu poboru opłat.

Zmiana 2. dotyczy możliwości spłacenia zaciągniętych zobowiązań z tytułu pożyczek i kredytów na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego poprzez równoczesne zaciągnięcie nowych kredytów i

pożyczek przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Bank Gospodarstwa Krajowego, który zarządza Krajowym Funduszem Drogowym, jest upoważniony do zaciągania kredytów, pożyczek lub do emisji obligacji w kraju i za granicą na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego z przeznaczeniem na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów wieloletnich ustanowionych przez Radę Ministrów. Zmiana w ustawie o drogach publicznych zobowiązuje Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad do przekazania na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego wszystkich środków pobieranych z opłat elektronicznych.

Mając na uwadze potrzebę doprecyzowania zapisów ustawy w celu poprawnego funkcjonowania Krajowego Funduszu Drogowego, Klub Parlamentarny Polskiego Stronnictwa Ludowego będzie głosował za przyjęciem tego projektu.

Posel Leszek Aleksandrak (SLD):

Projekt ustawy przewiduje zmianę przepisów ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Zasadniczym celem projektu ustawy jest wprowadzenie możliwości restrukturyzacji długu Krajowego Funduszu Drogowego w postaci chociażby emisji obligacji na spłatę wcześniej zaciąganych zobowiązań. Ponadto w projekcie ustawy proponuje się kilka nowych rozwiązań, chociażby inny sposób spojrzenia na wydatki z funduszu drogowego, czyli poszerzenie możliwości wydatkowania środków z funduszu drogowego, rolowania długów, zaciągania nowych kredytów na inwestycje drogowe oraz na utrzymanie dróg krajowych, jak i systemu poboru opłat. Szczegółowo koleżanki i koledzy posłowie o tym mówili, natomiast chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz.

Patrząc tak ogólnie na projekt, można powiedzieć, że jest on zasadny, potrzebny, ponieważ daje określone możliwości poszerzenia inwestycji na drogach, których wszyscy potrzebujemy. Natomiast gdy wczytamy się, widać, że w tej ustawie jest jeden problem, a tak szczerze mówiąc, nie bardzo chodzi o rolowanie długu, bardziej o rolowanie Polaków i przyszłych rządów poprzez to, że projekt ten umożliwi zaciąganie nowych kredytów i chowanie ich w fundusz drogowy, chowanie ich przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Kolega poseł z Platformy mówił, że Krajowy Fundusz Drogowy jest elementem budżetu, jest pod pełną kontrolą, a kredyty zaciągane przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego już nie są pod kontrolą. Jest to nowy pomysł ministra Rostowskiego, jak i spółka Inwestycje Krajowe, która ma schować dług publiczny i nie przekroczyć tych magicznych 55%, ale oczywiście zadłużyć kraj. Ten dług pozostanie i on będzie spłacany przez następne pokolenia. Oczywiście koalicja rządząca będzie mogła popisać się tym, że powstają nowe drogi, że są inwestycje, tylko nie będzie zawsze rządzić i następcy przejmą olbrzymie zobowiązania, bez braku możliwości inwestowania. Myślę, że ta ustawa jest takim cichym elementem służącym schowaniu tych zaciągniętych kredytów, bo oczywiście będziemy rolowali stare kredyty, ale także zaciągali nowe, poprzez Bank Gospodarstwa Krajowego, jeszcze raz powtórzę, tak jak w wypadku spółki Inwestycje Krajowe, w podobny sposób schowany będzie ten dług.

Biorąc pod uwagę to, co ta ustawa miała wprowadzić, oczywiście ona mogłaby być dobra, natomiast w związku z tym, że jest to ukrycie długu publicznego przed obywatelami i dalsze zadłużanie państwa, bez pokazywania tego w budżecie, a nie w sposób normalny, zmian, które umożliwiłyby zaciąganie kredytu przez budżet, a przecież te kredyty będzie i tak spłacał budżet państwa, tego nikt inny nie spłaci, klub Sojuszu Lewicy Demokratycznej będzie głosował przeciwko przyjęciu tej ustawy.

Posel Piotr Szeliga (SP):

Nie będę już za przedmówcami powtarzał, czego dotyczy projekt tej ustawy. Ogólnie można powiedzieć, że, jak już przedmówca powiedział, nie przyglądając się wnikliwie, nie analizując, założenia powinny być uznane za słuszne, ale chodzi o to, że z pomocą tej ustawy być może dojdzie do ukrywania realnego zadłużenia państwa. Na pewno, jeśli chodzi o restrukturyzację długu Krajowego Funduszu Drogowego i te ciągle rolowania długu pod spłacanie jednych kredytów za pomocą następnych kredytów, nie doprowadzi to do niczego dobrego, bo dzisiaj do końca nie wiemy, jaki jest rzeczywisty stan Krajowego Funduszu Drogowego, a poprzez takie zmiany ten obraz zostanie jeszcze bardziej zaciemniony, można powiedzieć. Dlatego też Solidarna Polska swoje stanowisko po dyskusji przedstawi w głosowaniu.

Posel Henryk Kmiecik (RP):

Przygotowana ustawa o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych jest nowelizacją starej ustawy dostosowującą ją do tego, aby drażyć kieszenie obywateli naszego kraju.

Sama sprawa płatności za korzystanie z autostrad jest bulwersująca dla naszego społeczeństwa, tym bardziej że środki na budowę czy modernizację tych autostrad pochodziły z naszej kieszeni, czyli z kieszeni każdego podatnika. Niektórzy twierdzą, że jeżeli zostało to wybudowane z naszych pieniędzy, to jesteśmy w części właścicielami tychże dróg i autostrad. Ale czy właściciel powinien płacić za coś, co jest jego? Rozumiemy, że towarowy transport drogowy powinien płacić za korzystanie z tych szlaków komunikacyjnych, gdyż prowadzi działalność gospodarczą, zarabiając na tym, ale czy zwykły obywatel naszego kraju powinien płacić za przejazdy samochodami osobowymi? Czy można wzorem innych krajów zwolnić z opłat samochody osobowe? Opłaty te są ciągle podnoszone, tak że wkrótce opłata za przejazd przewyższy chyba koszt paliwa spalonego na trasie alternatywnej do autostrad.

Następne pytanie nasuwa się automatycznie. Dla kogo budujemy te drogi z naszych pieniędzy? Dla ludzi bogatych, których będzie stać na wydatek dodatkowych 100 zł, aby przejechać autostradą ze Świecka do Warszawy?

Drugą bulwersującą sprawą w tej ustawie jest przeznaczenie pieniędzy z opłat za korzystanie z autostrad na spłatę zadłużeń narobionych przez nieudolny rząd Platformy Obywatelskiej. Teraz chce on spłacać długi z pieniędzy wyciągniętych z naszych kieszeni oraz chce mieć ustawowe pozwolenie, aby rolować te długi na odległe lata, czyli na te, kiedy ta koalicja już rządzić nie będzie. Ustawa zakłada, że Krajowy Fundusz Drogowy będzie gromadzić środki finansowe na przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemów poboru opłat, czyli dalej będzie napełnianie kieszeni znajomych króliczka, czytaj: koleśi obecnie rządzącej ekipy. Zapytam wprost: Dlaczego te pieniądze nie mogą być przeznaczone na budowę i remonty dróg?

Ustawa jest niczym innym jak tylko kolejnym bublek pozwalającym rządzącej ekipie na swobodne dysponowanie naszymi pieniędzmi według własnego widzimisię i zapewnienie sobie bezkarności w razie kontroli. Dlaczego kolejny raz zmarnowano tyle grosza publicznego? Kolejne ustawianie bramek poboru opłat nie dość, że wprowadza chaos na tych autostradach, to przyniesie taki efekt, jak ustawianie fotoradarów i planowanie wysokich dochodów z tego tytułu.

Pod koniec listopada prosiłem z tego miejsca pana ministra, aby pieniądze z mandatów z fotoradarów przeznaczyć na remonty dróg. Jasnej odpowiedzi nie otrzymałem do dziś. Zamiast tego jakieś dwa miesiące temu Platforma pokazała jednostronicowy projekt ustawy o przeznaczeniu tych pieniędzy na drogi, czyli pomysł chwycił, lecz miesiąc temu padła następna propozycja ze strony rządzących: już tylko połowa tych pieniędzy miała być przeznaczona na remonty dróg. Obecnie nadal jest cisza i przypuszczam, że rząd nic nie da z tych pieniędzy na remonty dróg. Przypuszczam, że tak samo będzie z pieniędzmi z opłat za autostrady. Mamy więc do czynienia z kolejną ustawą ośmieszającą rządzących i pokazującą, że nie są to ludzie zdolni do rządzenia naszym krajem, ponieważ nie liczą się ze zdaniem społeczeństwa w sprawach jakże ważnych dla naszego kraju.

Krajowy Fundusz Drogowy sprowadza się do roli urzędu, który zamiast dawać środki na budowę i remonty dróg, ma się zająć spłacaniem długów pozaciąganych przez kolejnych nieudacznym ministrów. Mogę dodać, że po następnych wygranych przez nas wyborach dokonamy takich zmian, że wreszcie urzędnicy będą ponosili odpowiedzialność za swą nieudolną pracę, i spowodujemy, że samochody osobowe będą zwolnione z opłat za korzystanie z autostrad i dróg ekspresowych.

W imieniu Klubu Poselskiego Ruch Palikota oświadczam, że nie popieramy nowelizacji tej ustawy i będziemy głosowali za jej odrzuceniem.

Posel Zbigniew Kuźmiuk (PiS):

Są trzy kwestie. Pierwsza jest taka. Jeżeli mówiliśmy o restrukturyzacji długów Krajowego Funduszu Drogowego poprzez zaciąganie nowych kredytów na spłacanie starych, to jest to bardzo niedobry sygnał dla jednostki o charakterze publicznym. Gdybyśmy przyrównali to do gospodarstwa domowego albo przedsiębiorstwa, to gospodarstwo domowe, które zaciąga nowe kredyty na spłacanie

starych, jest już podejrzewane o niewypłacalność. Dlatego mam pytanie, czy w świetle tego projektu rzeczywiście jest zagrożona wypłacalność KFD. To pierwsze pytanie.

Drugie nawiązuje do wystąpienia pana posła Tchórzewskiego. Pani minister, chodzi o to, żeby pani jednoznacznie potwierdziła, czy zmiany, które tu państwo proponujecie, oznaczają, że bieżące utrzymanie dróg już nie będzie finansowane z budżetu, tylko z funduszu. Czy rzeczywiście ta zmiana do tego prowadzi? Czy minister finansów na tyle państwa przymusił, że nie będzie już przewidywał wydatków na bieżące utrzymanie dróg, a wszystkie środki będą pochodziły z Krajowego Funduszu Drogowego?

I trzecia sprawa, związana z prognozami finansowymi tego funduszu. Te prognozy były prezentowane na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Wpływy w kolejnych latach, m.in. z opłat za korzystanie z dróg, z tego systemu viaTOLL, wyglądają tam bardzo obiecująco, idą w dziesiątki miliardów złotych. Pojawia się zatem pytanie, czy państwo zamierzacie tym systemem objąć także samochody osobowe. Do tej pory są nim objęte te o masie powyżej 3,5 t. Czy państwo przewidujecie objęcie w przyszłości opłatami w ramach systemu viaTOLL także samochodów osobowych? Chciałbym uzyskać jednoznaczną odpowiedź w tej sprawie.

Posel Andrzej Gut-Mostowy (PO):

Pojawiło się wiele głosów, że ten sposób restrukturyzacji długu może mieć bardzo zły wpływ na funkcjonowanie finansów Krajowego Funduszu Drogowego, dlatego prosiłbym o odpowiedź na takie pytanie. Już rok 2014 będzie pierwszym okresem, w którym będzie potrzebny ten sposób rolowania długu. Jakiej kwoty zabraknie w funduszu na to, aby ten dług można było obsługiwać według obecnych przepisów? Mówiąc innymi słowy: ile pieniędzy zabraknie w Krajowym Funduszu Drogowym na obsługę długu w przyszłym roku? Oczywiście proszę o odniesienie tego do całości finansów Krajowego Funduszu Drogowego.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Pierwsze pytanie kieruję do pana marszałka. Dlaczego na sali sejmowej nie ma konstytucyjnego ministra Sławomira Nowaka? Dlaczego nie ma wiceministra Tadeusza Jarmuziewicza, w którego kompetencjach są sprawy związane z budową dróg, a także ich finansowaniem? Jest pani minister...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Patrycja Wolińska-Bartkiewicz: Na podstawie zarządzenia ministra z ubiegłego piątku jest to w moich kompetencjach.)

Posel Andrzej Adamczyk:

Dlaczego nie ma ministra Sławomira Nowaka, kiedy debatujemy o kwocie sięgającej 50 mld zł w tym roku, a możemy przewidywać, że w latach następnych przybędą kolejne dziesiątki miliardów? Dlaczego minister Sławomir Nowak zajmuje się dzisiaj wojną z dziennikarzami, wojną ze swoimi kolegami, a nie zajmuje się tym, co jest najistotniejsze w sprawie?

Dzisiaj proponujecie projekt ustawy, który roluje zadłużenie Krajowego Funduszu Drogowego, a tym samym podkładacie, wyrażę się wprost, minę albo bombę pod następne rządy i następne kadencje. W 2014 r. zapadalność, czyli konieczna spłata zadłużenia, jest na poziomie 8,5 mld, w 2018 r. – 13 mld, w 2022 r. – 5,6 mld. Dzisiaj obsługa Krajowego Funduszu Drogowego wynosi ponad 2 mld, to jest 50 km autostrady liczone w cenach średnich.

Dlatego zadaję pytanie, dlaczego nie ma tutaj ministra Nowaka, który poległ w debacie z ministrem finansów, kiedy zaproponował, aby zadłużenie KFD zostało spłacone ze środków pochodzących z prywatyzacji. Dlaczego rząd nie wykupuje tych długów, tylko je zastawiacie, zamiatacie to, co śmierdzi, i to, co brzydkie, pod dywan? Dlaczego udajecie, że jest dobrze?

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Kierował pan do mnie pytanie o to, dlaczego nie ma tych ministrów, których pan pragnąłby tu widzieć. Ja mogę tylko odpowiedzieć, że jest przedstawiciel rządu i to jest suwerenna decyzja rządu, kogo kieruje do tego, by uczestniczył w debacie. Reprezentantem rządu w pracy nad tym punktem jest podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej pani Patrycja Wolińska-Bartkiewicz.

Posel Marek Ast (PiS):

Ja chciałbym zapytać, jaki jest rzeczywisty cel funkcjonowania Krajowego Funduszu Drogowego. Platforma zapowiadała likwidację funduszu, a oczywiście, kiedy objęła władzę, po prostu tworzy niejako kolejną instytucję. Cel jest dla mnie jasny: jest to ukrywanie długu publicznego. Tak jak już tutaj powiedziano, emisja obligacji jest typowym rolowaniem długu. Chciałbym wiedzieć: Jakie będą koszty tego zabiegu? Jaki jest plan co do emisji obligacji, na jaką wartość mają opiewać emitowane obligacje? Przypomnę, że emisja obligacji w istocie ma sens dla pokrycia przyszłych zobowiązań, a nie tych, które już zaistniały, i gdyby na przykład samorządy chciały emitować obligacje, to generalnie mogą to robić wyłącznie w celu spłaty właśnie przyszłych zobowiązań i realizacji przyszłych zamierzeń, a nie już zaciągniętych długów.

Posel Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Mam pytanie do pani minister. Otóż do projektu ustawy została dołączona: projekcja długoterminowa – przepływy roczne, czyli jakby taki wstępny plan wydatków Krajowego Funduszu Drogowego aż do 2026 r. od 2014 r. W ramach tego planu nie widać niczego, co by wynikało ze zmian tej ustawy. Jeżeli bowiem w ustawie wprowadzamy zmiany, że można finansować bieżące utrzymanie dróg, a w wydatkach w tym momencie tego nie widać, to po co taka zmiana. Z drugiej strony sytuacja wygląda w ten sposób, że ta projekcja na koniec 2026 r. wykazuje, że stan środków na koniec okresu będzie wynosił ok. 33 mld zł. A więc jeżeli tak, to jest pytanie. Jeśli chodzi o wydatki, realizacja programu budowy dróg krajowych i autostrad właśnie w prognozie, w projekcji długoterminowej kończy się skromną kwotą 68 mln zł w 2016 r. Potem już nie ma wydatków, są same zera.

Jednocześnie wszyscy wiemy, że zbliża się nowa projekcja środków z Unii Europejskiej od 2014 r. i że przygotowania w ministerstwie w tej sprawie trwają, więc chociażby szacunkowa prognoza, jak to będzie wyglądało w przypadku dróg, w ramach przedstawionego nam dokumentu powinna być. Dlaczego ministerstwo tego unika? Jest już przyjęty jakiś szacunek i powinno się podać, jak to będzie wyglądało. A więc projekcja, która została dołączona do projektu ustawy, właściwie nijak ma się do zapisów ustawy, tym bardziej że dzisiaj wiemy, iż zadłużenie Krajowego Funduszu Drogowego przekroczyło 40 mld zł. A więc jeżeli przy takim poziomie zadłużenia ta projekcja nie przewiduje realnej spłaty, ponieważ to jest w granicach 1 mld zł lub w niektórych przypadkach – kilku, tylko dwóch czy trzech – niepełne 2 mld zł rocznej obsługi kredytów i pożyczek, to trzeba przyjąć, że przy tym stopniu zadłużenia wydatki założone w tej projekcji właściwie nie wystarczą w pełni na obsługę samych odsetek już rolowanych kredytów. A więc pytanie jest takie: Co w końcu z zadłużeniem Krajowego Funduszu Drogowego w przyszłości? Jakies słowa o zamiarze obsługi tego zadłużenia winny paść, a tu nic.

Posel Romuald Ajchler (SLD):

Pan poseł Leszek Aleksandrak powiedział, jaki jest cel tej ustawy. Powiedział, troszeczkę przeinaczam, panie pośle, pana wystąpienie, że pan minister Rostowski jest wybitnym specjalistą w chowaniu długu publicznego i temu również służy ta ustawa. Ktoś pytał o to, w jaki sposób to zrobić. Każdy na tej sali, kto przysłuchuje się tej debacie i trochę wie, w czym rzecz, jeśli chodzi o fundusz drogowy, zdaje sobie sprawę, że to jest li wyłącznie podstawowy cel.

Przy okazji chciałbym zapytać jeszcze o funkcjonowanie systemu viaTOLL. Otóż, pani minister, wiadomo, czemu ten system służy, ale aby dojechać do tego systemu, z reguły korzysta się z dróg gminnych, małych dróg powiatowych, które są dzisiaj w strasznym stanie. Czy nie warto by było wspomóc samorządy? Drogami wojewódzkimi czy krajowymi bowiem jeszcze można w jakiś sposób przejechać, ale gminne są już w opłakanym stanie. Małe gminy czy samorządy lokalne występują już z wnioskami do ministra rolnictwa, aby z PROW-u wydzielił jakieś środki, aby można było ratować infrastrukturę wiejską. Pan minister Kalemba uważa, być może, że coś wymyśli i uda się tę sytuację poprawić. Pytanie jednak jest do państwa: Czy państwo, ściągając tak wysokie opłaty, nie powinniście myśleć również o pomocy samorządom gminnym, aby ratować tę substancję drogową, która w chwili obecnej funkcjonuje?

Chciałbym zapytać o jeszcze jedno. Mówi się powszechnie, iż opłaty z tytułu przejazdu autostradami w Polsce są najdroższe w Europie. Panie ministrze, czy potwierdza pan tę tezę? Gdyby tak było, to trzeba by było zastanowić się, czy tego typu działanie nie powoduje, iż nasz transport świadczony na rzecz innych jest mało atrakcyjny i tutaj sami sobie strzelamy w kolano.

Posel Piotr Szeliga (SP):

W treści uzasadnienia napisali państwo, że w najbliższych latach konieczna będzie spłata zadłużenia KFD zaciągniętego poprzez emisję obligacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Mam krótkie pytanie: Konkretnie jakie kwoty w jakich latach państwo przewidują do spłacenia?

Posel Leszek Aleksandrak (SLD):

W zasadzie moje pytania dotyczą konkretnie zadłużenia Banku Gospodarstwa Krajowego, bo w projekcie tej ustawy mówi się, że zobowiązania będzie zaciągał Bank Gospodarstwa Krajowego. Tak więc konkretne pytanie do pani minister: Czy zobowiązania banku będą wchodziły do zadłużenia budżetu państwa, czy jest to poza limitem zadłużeniowym? Drugie pytanie: Czy rząd przewiduje rozwinięcie systemu viaTOLL, zastosowanie go na następnych drogach i przy samochodach osobowych i czy są przewidziane jakiegokolwiek działania dotyczące Krajowego Funduszu Drogowego, które miałyby wspierać przy realizacji inwestycji na drogach gminnych czy powiatowych? Dziękuję bardzo.

Posel Tadeusz Dziuba PiS):

Podobnie jak moi koledzy, muszę powiedzieć, że trudno nie odnieść wrażenia, że zmiana ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym i ustawy o drogach publicznych służy przede wszystkim w miarę swobodnemu manipulowaniu finansami państwa, w tym zadłużaniem się poza kontrolą Sejmu. Chciałbym zwrócić uwagę na pewien szczegół zawarty w uzasadnieniu nowelizacji. W kontekście zadłużania się Krajowego Funduszu Drogowego napisano w uzasadnieniu: „Należy mieć także na uwadze, iż sygnatariuszem planu finansowego jest Minister Finansów, który ma bezpośredni wpływ na strategię planowania zadłużenia, w związku z powyższym niebezpieczeństwo nadmiernego zadłużenia KFD jest niemożliwe”. Dotychczasowe doświadczenia z panem ministrem finansów Janem Vincent-Rostowskim są przeciwne. Ochoczo, jak wiadomo, zadłuża budżet państwa, a więc jest dokładnie przeciwne, niż napisano to w uzasadnieniu. W związku z tym pytanie: Czy wprowadzając przywołany argument do uzasadnienia, rząd chciał sprawdzić cierpliwość posłów Platformy Obywatelskiej i PSL, czy też chciał dać do zrozumienia, że nie liczy się ze stanem realnym?

Posel Jerzy Szmít PiS):

Krajowy Fundusz Drogowy służy finansowaniu budowy dróg krajowych. To oczywistość, ale warto to przypomnieć, tym bardziej że mamy dyspozycję dzisiaj dwa obowiązujące dokumenty mówiące, które drogi mają być modernizowane, które mają być budowane. Myślę o „Planie budowy dróg krajowych na lata 2011–2015” i przyjętej w styczniu 2013 r. strategii rozwoju transportu.

Panie ministrze, problem, o który chciałbym pana zapytać, dotyczy kryteriów wyboru poszczególnych dróg, które w pierwszej czy w drugiej, czy w trzeciej, czy w czwartej kolejności będą modernizowane czy będą budowane. Dzisiaj bowiem mamy oto taką sytuację, że gdy podejmowana jest decyzja o kształcie takiego dokumentu chociażby jak program budowy dróg krajowych i autostrad, nie są podane kryteria, według których ministerstwo dokonuje wyboru takiej czy innej drogi. Oczywiście taka sytuacja budzi ogromne wątpliwości, ogromne dyskusje, bo każdy, którego projekt na tej liście się nie znalazł albo znalazł się w planie do realizacji za dwa, trzy, pięć czy dziesięć lat, pyta, dlaczego tak się stało. I niestety nigdy nie ma jasnej, klarownej odpowiedzi, dlaczego właśnie taka czy inna kolejność w dokumentach rządowych występuje.

W związku z tym bardzo proszę o przedstawienie jasnych kryteriów. Być może będzie trudne uczynienie tego na tej sali, bo są to rzeczy skomplikowane, techniczne, ale proszę o przedstawienie na piśmie,

jakimi kryteriami kierowało się Ministerstwo Transportu przy opracowaniu „Planu budowy dróg krajowych na lata 2011–2015”. Dziękuję bardzo.

Posel Piotr Chmielowski (RP):

Debatujemy na pewien temat, i to się ciągnie od bardzo wielu lat. Dyskutujemy właściwie, z jednej strony, o pieniądzech funduszu, z drugiej strony, o bankach, z trzeciej strony, o tym, w jaki sposób złupić obywatela na drogach.

Ja natomiast od wielu lat obserwuję taką dziwną sytuację, która ma miejsce. Właściwie nawet podczas przedstawiania zmian ustawowych, które są w tej chwili omawiane, nie można się doszukać jednoznacznej odpowiedzi w tych sprawach. Mówię o programach, które wcześniej istniały i są obecnie, tych, o których wspominali posłowie w pytaniach, tak jak mój poprzednik przed chwilą, który pytał, jakie są kryteria budowy dróg. Chciałbym zapytać wprost. Otóż my mamy pewnego rodzaju paraliż polegający na tym, że jest kilku właścicieli dróg czy autostrad. Problem polega na tym, że są firmy operatorzy tych autostrad, więc jeżeli dyskutujemy w tej chwili o przejazdach, viaTOLL-ach, pobieraniu pieniędzy za transport ciężarowy i osobowy, to mamy pewnego rodzaju chaos, polegający na tym, że teoretycznie narzucamy podmiotom, przynajmniej kilku podmiotom, jakieś stawki czy w jakikolwiek sposób dyskutujemy na temat tego, ile pobrać.

I w tym momencie pojawia się bardzo poważne pytanie. Skoro zawsze jest deficyt i zawsze bank czy fundusz musi się zapożyczać, to znaczy, że ten system jest całkowicie niewydolny po prostu, że nie jesteśmy w stanie osiągnąć właściwego efektu. Dlatego pytam: Czy ministerstwo w swoich najbliższych planach ma mieć jednoznacznie przygotowaną ustawę, która w sposób całkowity ureguluje kwestie poboru opłat, miejsc opłat i formy tych opłat u wszystkich operatorów na autostradach i drogach?

Posel Henryk Kmiecik (RP):

Mówimy ciągle tutaj o brakujących pieniądzach na nasze drogi. Wiemy, że kiedyś była opłata, był podatek od środków transportu, wpłacane było to w gminie, w powiecie i te pieniądze zostawały na lokalne drogi. Po wliczeniu tego w cenę paliwa zostało to zagmatwane i do dziś nie wiemy, ile tych pieniędzy jest i jak one są rozdysponowywane. Mam pytanie do pani minister: Jaka kwota rocznie wpływa z tytułu tego podatku doliczonego do ceny paliwa? Jaka kwota przeznaczona jest na drogi, a jaka kwota idzie na inne cele?

Powiem tak, że byłem w gminie Lubawka, gdzie mieszkańcy poprosili, aby zobaczyć, jaki jest stan ich dróg. Drogi są w opłakanym stanie. Na drodze ze Starej Białki do Paczynia, która posiadała asfalt, w tej chwili wszystko jest zdarte, jest ona drogą gruntową. Droga z Lubawki przez Chełmsko do Okrzeżyna – dziura na dziurze. Droga z Lubawki do Lipienicy – to samo. To są drogi powiatowe i powiat twierdzi, że nie ma na to pieniędzy. Pytam: Gdzie te pieniądze się podziały? Rozumiem, że powiat nie może na remonty dróg przeznaczyć środków z innej puli, choćby z puli na szkoły, ale to powinno być sfinansowane przez państwo, a głównie z tego, co my wpłacamy w cenie paliwa, z tych pieniędzy.

Posel Anna Paluch:

Mam jedno, ale krótkie pytanie do rządu: Dlaczego rząd zachowuje się jak Józef Papkin? Ten bohater „Zemsty” Aleksandra Fredry, jak wiadomo, zapisał przyjaciołom w spadku, w testamencie swoje długi, żeby go we wdzięcznej pamięci zachowały. A cóż innego robi rząd Donalda Tuska, cóż innego robi minister Rostowski, jak nie właśnie coś takiego, taką operację? Bo to szumnie nazywane rolowanie zadłużenia to jest właśnie taka operacja zapisania, może nie przyjaciołom, konkurentom politycznym, swoich długów w spadku. Jakie będą koszty tej operacji? I czy ta mentalność Józefa Papkina musi się przejawiać w aż tak szerokim wachlarzu, że do świecenia oczami za te niedoróbki, przed którymi żeśmy przestrzegali, wystawiono tutaj panią wiceminister, czyli słabą płeć? Panie ministrze Nowak, więcej odwagi.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Zarządzeniem ministra z ubiegłego piątku to mi przypadł zaszczyt nadzorowania departamentu w ministerstwie zajmującego się drogami i autostradami oraz nadzór nad Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz Instytutem Badawczym Dróg i Mostów. Dlatego jestem dzisiaj na tym posiedzeniu i mam przyjemność odpowiedzieć na państwa pytania i odnieść się do wątpliwości, które się pojawiają w państwa pytaniach.

Większość z państwa pytań i wątpliwości powtarzała się w wielu wypowiedziach. Chciałabym zwrócić uwagę, że ten projekt nie ma na celu wyprowadzania długu ze statystyk, nie ma na celu chowania zobowiązań, ponieważ państwo dostaliście w projekcie tej ustawy, zmiany tych ustaw, prognozę zadłużenia KFD i wszystkie dane były przedstawiane na posiedzeniu komisji. Te, które nie zostały przedstawione, zostały wysłane na piśmie. Niemniej jednak zacznę od początku.

Czy rolowanie długu, które jest przewidziane w tym projekcie, to sygnał, że jest zagrożona wypłacalność? Powiem od razu: nie. Nie jest zagrożona wypłacalność Krajowego Funduszu Drogowego. Krajowy fundusz zaciąga kredyty w bankach, które każdorazowo badają sytuację finansową funduszu. Każde takie badanie wypada pozytywnie. To są prognozy długoterminowe przedstawiane bankom. One są naprawdę dobrze, dokładnie badane. A więc nie ma takiego zagrożenia.

Jeżeli chodzi o możliwość obsługi zadłużenia w układzie wieloletnim, to jest dołączona tabelka. Niemniej jednak odpowiem precyzyjnie na pytania, jakie się pojawiały. Jaka kwota podlega restrukturyzacji? W roku 2014 będzie to niecałe 1700 mln zł, natomiast w roku 2018 będzie to nieco ponad 1 mld zł. Stanowi to małą część obecnego długu Krajowego Funduszu Drogowego. Kwota ta może być pozyskana z obligacji lub z kredytu. Decyzja w tym zakresie nie została jeszcze podjęta. Będzie ona oceniana wówczas, kiedy zajdzie taka potrzeba i wybrany zostanie mechanizm korzystniejszy dla funduszu.

Nie pamiętam, który poseł, a może była to pani poseł, zastosował porównanie do budżetu domowego. Wierzę, że Polacy myślą racjonalnie i zadłużają się tylko na tyle, na ile im finanse gospodarstw domowych i ich własne budżety pozwalają. Wierzę, że jest tak, że kredyty i zobowiązania dłużne są zaciągane w słusznych celach. Porównam to do KFD. Większość osób, które mają kredyty, ma możliwość konsolidacji swoich długów, tak aby uzyskać lepsze parametry do spłaty swoich zobowiązań. Parafrazując to porównanie do budżetu domowego, można powiedzieć, iż właśnie temu ma służyć ta ustawa. Nie jest to absolutnie żadne chowanie głowy w piasek.

Jeżeli chodzi o pytanie o bieżące utrzymanie dróg, to – nie wiem, dlaczego niektórzy państwo posłowie odnieśli takie wrażenie, jest to totalne nieporozumienie, nie rozumiem, dlaczego tak państwo to zrozumieliście i zadaliście takie pytania – absolutnie nie jest ono i nie będzie finansowane z Krajowego Funduszu Drogowego, koszty pokrywa tu budżet państwa. Podział, który został ustanowiony w 2009 r. poprzez zmianę ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym, został utrzymany. Jeszcze raz przypomnę: remonty, utrzymanie finansuje budżet państwa, natomiast budowę, modernizację dróg – Krajowy Fundusz Drogowy.

Jeżeli chodzi o nową perspektywę, o to, że nie ma szacunkowych wydatków w tej prognozie, to jest tak, proszę państwa, dlatego, że nie znamy kwot, które będziemy wykorzystywać na podstawie funduszy unijnych w perspektywie 2014–2020. Informacje o tych liczbach, o kwotach, mam nadzieję, dostaniemy od Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w najbliższym czasie, a wtedy projekcja zostanie o nie uzupełniona. Jeżeli będzie takie zapotrzebowanie, to na pewno państwo posłowie dostaną stosowne wyliczenia. Odniosę się tutaj do zarzutu, który padał z ust wielu osób, że nie przewidujemy finansowania przez KFD nowych inwestycji czy że chcemy je zakończyć. Absolutnie nie jest to prawda. Właśnie po to procedujemy nad tą ustawą, żeby umożliwić wykorzystanie w krótkim czasie, bo chodzi o budżet 7-letni, pieniędzy unijnych na nowe inwestycje. Żeby uniknąć sytuacji spiętrzania postępowań przetargowych w następnych latach, a zarazem dołku przetargowego w dwóch kolejnych, czyli 2014 i 2015 r., obecnie procedujemy nad zmianą programu budowy dróg krajowych i autostrad. Dodajemy do niego załącznik nr 5, gdzie wskazujemy inwestycje na kwotę 35 mld zł, dla których przetargi rozpoczną się już w tym roku. To stanowi odpowiedź. Oczywiście te inwestycje będą finansowane przez Krajowy Fundusz Drogowy. Jest to odpowiedź na państwa wątpliwości dotyczące tego, że chcemy ukryć ten dług i zlikwidować Krajowy Fundusz Drogowy. Absolutnie tak nie jest. Krajowy Fundusz Drogowy będzie stanowił podstawowy instrument – on dobrze funkcjonuje – finansowania inwestycji, szczególnie w porównaniu z latami przed wprowadzeniem zmian, czyli przed 2009 r., kiedy inwestycje były finansowane z budżetu państwa. Państwo, a zwłaszcza ci parlamentarzyści, którzy w tej Izbie zasiadają już nie pierwszą kadencję, doskonale wiecie, że

finansowanie roczne przez budżet państwa rodzi ogromne problemy, jeżeli chodzi o elastyczność przenoszenia wydatków między różnymi inwestycjami. Taką możliwość daje właśnie Krajowy Fundusz Drogowy. Jest mniej restrykcji i ograniczeń w tym zakresie, przez co te inwestycje mogą być sprawnie realizowane i finansowane.

Jeżeli chodzi o pytanie, czy dług Krajowego Funduszu Drogowego wchodzi w zakres ogólnego długu państwa, to odpowiem w następujący sposób. Nasz kraj przedstawia wyniki finansowe służbom Komisji Europejskiej według metodologii ESA 95, zgodnie z którą wszystkie wydatki publiczne wchodzi w zakres długu, w tym również dług Krajowego Funduszu Drogowego. Jest on przez nas przedstawiany Eurostatowi jako wydatek sektora finansów publicznych. Oznacza to, że finanse KFD nie są wykorzystywane do wyprowadzania długu. To chciałabym podkreślić.

Jeżeli chodzi o wsparcie jednostek samorządu terytorialnego i finansowanie budowy czy modernizacji dróg innych niż te, które posiadają standard dróg krajowych, taki mechanizm nie jest przewidziany ze względu na to, że zobowiązania państwa do wybudowania sieci dróg krajowych, w tym sieci dróg ekspresowych i autostrad, są na tyle duże, że zastosowanie obcych mechanizmów dopuszczających finansowanie dróg innych niż te wymienione przeze mnie przed chwilą spowodowałoby znaczne perturbacje i zagrożenie dla Krajowego Funduszu Drogowego. Chciałabym wspomnieć tu o tym, że są inne mechanizmy wspierania jednostek samorządu terytorialnego w realizacji ich zadań. Mówię tutaj o dofinansowywaniu z subwencji ogólnej, która jest corocznie zapisywana w budżecie państwa, jak również o programie dotyczącym dróg potocznie zwanych schetynówkami, który jest kontynuowany.

Jeżeli chodzi o pobór opłat elektronicznych od samochodów osobowych, to nie planujemy niczego takiego. Padło pytanie, czy stawki opłat pobieranych u nas na podstawie elektronicznego systemu poboru opłat są najwyższe w Europie. Tak nie jest. Stawki naszych opłat elektronicznych są najniższe w Europie. Dla porównania, średnia stawka za przejazd samochodem ciężarowym po polskich drogach ujętych w systemie wynosi 46 gr, natomiast średnia stawka w Austrii wynosi ponad 1 zł. U naszych sąsiadów, Czechów, średnia stawka wynosi dwa razy więcej niż nasza, polska stawka.

Jeżeli chodzi o to, czy – padło pytanie, ale chyba go nie zapisałam – resort przewiduje ujednolicenie stawek na odcinkach koncesyjnych i państwowych, to nie możemy tego przewidzieć ze względu na to, że byłoby to naruszeniem umów koncesyjnych zawartych na 30 lat i powodowałoby odpowiedzialność odszkodowawczą Skarbu Państwa, czyli nieuzasadnione wydatki Skarbu Państwa. A więc takiej operacji, mimo że zapewne byłoby to przez państwa dobrze widziane, jak również przez tych, którzy te opłaty ponoszą, nie przewidujemy, niestety, nie ma dzisiaj takiej możliwości.

Chciałabym raz jeszcze podkreślić, że ta ustawa jest instrumentem, który pozwoli nam wykorzystać szansę rozwojową, jaką zapewniają środki unijne na budowę i dokończenie sieci dróg ekspresowych w Polsce, na polepszenie stanu infrastruktury, która jest bardzo potrzebna naszej gospodarce. Mam nadzieję, że przynajmniej częściowo rozwiałam państwa obawy co do tego projektu i że państwo poprą ten projekt, jeżeli nawet nie w głosowaniu to w głowach.