

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Przystępujemy do rozpatrzenia punktu 7. porządku dziennego: Informacja prezesa Rady Ministrów na temat wstrzymania przez Komisję Europejską wypłaty 4 mld euro funduszy UE na projekty drogowe zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w ramach programów „Infrastruktura i środowisko” oraz „Rozwój Polski Wschodniej”, a także możliwości utraty unijnych środków na budowę kolei oraz braku nadzoru nad Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad.

O zabranie głosu w celu przedstawienia informacji proszę panią minister rozwoju regionalnego Elżbietę Bieńkowską.

Proszę bardzo, pani minister. (*Gwar na sali*)

Proszę o spokój.

Minister Rozwoju Regionalnego Elżbieta Bieńkowska:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pozwolą państwo, że podzielimy to na dwa wystąpienia. Najpierw ja ogólnie powiem o systemie zarządzania, kontroli, o tym, jakie są wydatki, a potem pan minister Nowak przedstawi bardziej szczegółowe informacje.

Kilka słów na temat stanu realizacji wszystkich programów. W jednym zdaniu: z 68 mld euro obecnie zwrócono Polsce blisko 36 mld euro, tj. prawie 53%. Mówię o tym, dlatego że w czasie dyskusji bardzo często dało się zauważyć, że ci, którzy o tym rozmawiają, nie za bardzo wiedzą, po prawie 9 latach członkostwa Polski w Unii Europejskiej, że wszystkie pieniądze dla wykonawców, wszystkie pieniądze na projekty płaci polski budżet. Komisja Europejska potem to refunduje. Zwykle nie odbywa się to w cyklu rocznym, nie zamyka się to w ciągu roku. To taka bardzo ogólna uwaga.

Te nasze prawie 36 mld euro to jest 22% środków wypłaconych w ogóle w tym budżecie wszystkim krajom europejskim. Następna po nas, jeśli chodzi o poziom refundacji, jest Hiszpania – 18 mld euro, potem Niemcy – 13, Węgry – 11 i Włochy – 8 mld euro. Jest to więc skala zupełnie nieporównywalna. Jeśli chodzi o ten schemat – mówimy oczywiście w tej chwili o zamrożeniu czy przerwaniu płatności pewnych pieniędzy – komisja wszczęła dotychczas 193 takie procedury w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, a także 43, jeśli chodzi o Europejski Fundusz Społeczny. Mamy więc ponad 200, dwieście trzydzieści kilka takich procedur realizowanych do tej pory we wszystkich krajach Unii Europejskiej.

Dla Polski jest to druga taka sytuacja i – mocno to podkreślam – jest to sytuacja, z którą Ministerstwo Rozwoju Regionalnego zdecydowanie się nie zgadza. Uważamy, że ta decyzja, aczkolwiek podjęta, nie miała podstaw prawnych. W tej chwili robimy wszystko, żeby jakoś tę sprawę odkręcić. Przechodzę do szczegółów. Jeśli chodzi o te 68 mld euro, 11,2 mld euro to pieniądze na drogi. Mamy 73 projekty drogowe, generalna dyrekcja jest investorem w przypadku 42 projektów. Jeśli chodzi o projekty realizowane przez generalną dyrekcję, stan kontraktacji, czyli podpisanych umów, podjętych zobowiązań, że taka droga konkretnie będzie budowana, wynosi 100%. To jest tylko o 10% więcej, ponieważ średnio w programach zbliżamy się do 90%, ale jest to jeden z najwyższych, najwyższy wskaźnik podpisanych w tym sektorze umów. Jeśli chodzi o wydatki kwalifikowane w tej chwili, czyli pieniądze, które zostały już przekazane beneficjentom, jest to na poziomie ponad 33 mld zł.

Chciałabym z całą mocą stwierdzić, że polski system zarządzania i kontroli programów operacyjnych jest systemem bardzo sprawnie funkcjonującym i jednym z najlepszych, jeśli chodzi o Unię Europejską. Można spojrzeć na strony internetowe Komisji. Są tam informacje dotyczące corocznych audytów dyrekcji generalnej – polityka regionalna, jak również dyrekcji generalnej – zatrudnienie. W tych oficjalnych dostępnych danych Polska wskazywana jest jako kraj, który ma bardzo sprawne i najlepiej działające w Europie systemy zarządzania i kontroli. Wszystkie audyty przeprowadzane do tej pory w ramach wszystkich programów –

zaraz przejdę do tego programu „Infrastruktura i środowisko”, którego dotyczy ten problem – wszystkie audyty przeprowadzone zarówno przez polskich audytorów i instytucję audytową, czyli Ministerstwo Finansów, jak i Komisję Europejską, audyty Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, potwierdzają ten fakt, o którym wcześniej mówiłam. Wszystkie wykrywane nieprawidłowości są korygowane, co znajduje potwierdzenie w tym, że jest bardzo dużo korekt, jeśli chodzi o poszczególne projekty. Właściwie w Polsce nie ma chyba projektu, który nie miałby korekt czy wycofywanych poświadczeń. Żaden z audytów prowadzonych w Polsce nigdy nie rekomendował wprowadzenia dodatkowych mechanizmów kontrolnych, w tym w obszarze zamówień przetargowych, czyli tym obszarze, o którym teraz mówimy, czy potencjalnych zamówień przetargowych. Nigdy takiego wniosku z żadnego audytu, jeszcze raz powtórzę, polskiego, czyli Ministerstwa Finansów, ani Komisji Europejskiej czy Europejskiego Trybunału Obrachunkowego nie było.

Chciałabym podkreślić, że ta sytuacja, o której w tej chwili mówimy, jest dla nas o tyle bulwersująca, że te nieprawidłowości zaszły jakby poza systemem zarządzania funduszami europejskimi i ich kontroli. Podkreślam, żebyśmy wszyscy dobrze rozumieli, kto w tej sprawie jest pokrzywdzonym: pokrzywdzona jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a krzywdzającymi są firmy budowlane – i to jest fakt – trzy firmy zagraniczne i chyba sześć firm polskich.

Instytucje, które działają w systemie zarządzania i kontroli – kilkaset właściwie publicznych instytucji w Polsce – nie mają możliwości wykrycia tego rodzaju przestępstwa, ponieważ nie posiadają odpowiednich narzędzi, za których pomocą takie przestępstwo można wykryć. Żadne kontrole przeprowadzane w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” nie wskazywały na możliwość takich przestępstw. Jeszcze raz powtórzę: nie wskazała na to ani Komisja, ani Trybunał Obrachunkowy, ani instytucje audytowe.

Do tej pory w ramach programu „Infrastruktura i środowisko” odbyły się trzy audyty systemowe i wszystkie potwierdziły, że system działa prawidłowo i skutecznie. Pewne zalecenia były dawane, ale nie były to zalecenia o charakterze fundamentalnym, czyli takie, które rekomendowałyby pewne dodatkowe mechanizmy kontrolne, jak powiedziałam, tylko np. konkretne korekty finansowe za naruszenie Prawa zamówień publicznych. I to jest na bieżąco wdrażane. W każdym przypadku strona polska była do dyspozycji Komisji Europejskiej, przedstawiała pełne wyjaśnienia.

Te wszystkie dane, o których powiedziałam, można skonkludować, podsumować tak: na poziomie europejskim skala błędów, nieprawidłowości to jest 10% wartości w odniesieniu do programów. Ten poziom zaczyna być niebezpieczny, i Komisja zwraca na to uwagę, jeżeli jest to powyżej 2%. W Polsce poziom błędów dla Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” potwierdzony przez te wszystkie instytucje to 0,38%. To jest poziom najniższy w odniesieniu do wszystkich programów, a ten program, przypomnę, to 28 mld euro, to jest największy program europejski, największy program operacyjny w Unii Europejskiej. W dużej części państw Unii ten poziom jest znacznie wyższy, ja tylko państwu powiem, że Czechy to ponad 11%, Włochy 8,8, Hiszpania 4,1. Na tym tle naprawdę nasz system wypadła bardzo dobrze.

Teraz jak to się przekłada na tę sprawę, o której mówimy. Zresztą od razu, mimo że miałam to na końcu powiedzieć, podkreślę, że w tytule dzisiejszej informacji pojawia się znowu kwota 4 mld euro. Kwota 4 mld euro – to jest zupełnie nieusprawiedliwione, nie można tej kwoty używać w tym kontekście, ponieważ to jest kwota, która jeszcze została Komisji do wypłacenia do końca tej perspektywy.

(Poseł Anna Paluch: Została wstrzymana.)

Nie, ona nie została wstrzymana, ponieważ nie została wydana, te pieniądze w ogóle nie zostały wydane. Kwota, która została zamrożona, to jest kwota...

(Poseł Izabela Kloc: Nic z tego nie dostaniemy.)

...3,5 mld euro...

Mogłabym prosić, żeby pani poseł nie przerywała?

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Proszę o spokój, pani minister ma głos.

(Poseł Izabela Kloc: Trzeba mówić prawdę.)

Minister Rozwoju Regionalnego Elżbieta Bieńkowska:

Proszę, żeby mi pani poseł nie przerywała.

(Głos z sali: Nie słyszeliśmy.)

To jest kwota 3,5 mld zł.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Przepraszam, pani minister.

Będą pytania, można zapisywać się do zadawania pytań i wówczas posłowie będą mogli zabierać głos.

Proszę bardzo, pani minister.

Minister Rozwoju Regionalnego Elżbieta Bieńkowska:

Absolutnie tak.

Paczka z fakturami na 3,5 mld zł jest w tej chwili w Komisji i Komisja nie zwraca tych pieniędzy. To jest ta kwota, o której mówimy.

Zawieszanie płatności niestety stało się czynnością rutynową Komisji, czynnością traktowaną jako rzecz normalna, stąd 233 zawieszeń w odniesieniu do wszystkich krajów europejskich. Ja się z tym dramatycznie nie zgadzam. Uważam, że decyzja podjęta w stosunku do Polski – zaraz państwu przedstawię, dość skrótowo, ale, mam nadzieję, w sposób przejrzysty, kalendarium tego, co się działo – że te działania podjęte w stosunku do Polski są działaniami zupełnie nieadekwatnymi, jeśli chodzi o skalę tego, o czym mówimy, ponieważ procedura sądowa została rozpoczęta co do trzech projektów, papiery zostały złożone do sądu, a zmowa cenowa prawdopodobnie, bo jesteśmy na początku procesu sądowego, nastąpiła w przypadku jednego projektu o wartości 150 mln euro, i to jest projekt zrealizowany. A więc nieoddawanie nam 3,5 mld zł, kiedy mówimy właściwie o 600 mln – i to jest cały projekt, więc tam jeszcze trzeba odliczyć wkład Polski – jest działaniem nieadekwatnym. We wszystkich regulacjach unijnych, które dotyczą polityki spójności, mówi się właśnie o działaniach, które muszą być adekwatne do popełnionego błędu, nawet jeżeli ten błąd nastąpił, a przypominam, że żadnego wyroku sądowego jeszcze nie ma, jesteśmy na początku ścieżki sądowej.

Przypominam państwu również, o tym informowaliśmy, że poinformowaliśmy Komisję Europejską o tej sprawie w roku 2010, jesienią roku 2010 – że toczy się postępowanie przygotowawcze. Natomiast zwracam również uwagę, że postępowanie przygotowawcze toczyło się w 10 sprawach i 7 z tych spraw nie znalazło finału w postaci rozpoczęcia procesu. W związku z tym mówimy o trzech sprawach, w dwóch zmowa nie nastąpiła, wszystko na to wskazuje, w jednej sprawie prawdopodobnie nastąpiła. I te 150 mln euro to jest ta sprawa. 3 grudnia prokuratura przekazała do sądu akty oskarżenia właśnie w tych sprawach, poinformowaliśmy Komisję Europejską o sprawie 18 grudnia i rozpoczęliśmy w trybie roboczym już wtedy wyjaśnianie – najpierw pismo moje do pana komisarza pokazujące, jak nasz system działa, pokazujące, że to nasz system wyłapał to, co się stało; nawet nie nieprawidłowość, tylko po prostu przestępstwo – nasz system to wyłapał. W międzyczasie nawet nie dostaliśmy oficjalnego pisma, stąd też moje oburzenie, a otrzymaliśmy mailem ostrzeżenia o wstrzymaniu płatności – to jest to słynne pismo, które jest wirtualne, z 21 grudnia, przy czym tutaj również uważamy, że procedury nie zostały dochowane, ponieważ nie było odpowiedzi na nasze pismo. Myśmy już wtedy pracowali, w przeciwieństwie niestety do służb Komisji Europejskiej pracowaliśmy zarówno przed świętami, jak i pomiędzy świętami i po świętach, a niestety Komisja Europejska zaczęła pracę dopiero 7 stycznia, kiedy

pieniądze już były zamrożone. Przystąpiliśmy wtedy do wyjaśniania, o co chodzi. Wtedy też, na początku stycznia zostało wyznaczone spotkanie na 1 lutego – to spotkanie nie było wyznaczone w zeszłym tygodniu, jak być może niektórzy państwo z mediów wywnioskowali, to spotkanie było wyznaczone na 1 lutego – ponieważ byliśmy przekonani, z ministerstwem transportu, z panem ministrem Nowakiem, że do 1 lutego sprawa ewidentnie niewłaściwie zablokowanych płatności zostanie wyjaśniona.

Usłyszeliśmy też zarzuty, że nic nie robiliśmy w tym czasie. Myśmy w tym czasie zrobili właściwie wszystko, to znaczy skontrolowaliśmy większość projektów. Komisja prosiła, żebyśmy sprawdzili, czy w odniesieniu do wszystkich projektów, które prowadzi GDDKiA, nie doszło do takiej sytuacji, czyli zmowy przetargowej. Oczywiście to jest działanie... nie będę tego określać, ale jeżeli z tych 10 przypadków potem trzy się zmaterializowały, polskie służby wykryły te przypadki, to oczywiście sprawdzamy wszystkie te projekty, ale wynika z tego, powtórzę, że polski system zarządzania i kontroli, jak również polski nadzór ze strony służb nad tymi projektami działa prawidłowo.

Druga rzecz, i to jest właściwie to, na co umówiliśmy się 1 lutego z komisarzem – że skończymy sprawdzanie stu trzydziestu kilku projektów, w tej chwili właściwie kończony jest ich sprawdzanie w generalnej dyrekcji, w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, i że jak tylko Polska przyśle deklarację, że w tych projektach nie zaistniała taka zmowa przetargowa, to Komisja odblokuje pieniądze.

Jeszcze raz powiem, że nam w tej chwili zależy na jak najszybszym odblokowaniu tych płatności. Zależy na nich przede wszystkim budżetowi państwa, ponieważ – też powtórzę – pieniądze na wszystkie projekty, na wszystkie realizowane inwestycje płyną z budżetu państwa. Państwo głosują nad nimi w corocznym budżecie. Jeżeli mówimy o styczniu, to w ogóle nie ma mowy, żeby tych pieniędzy w tej chwili zabrakło. Czekamy, aż Komisja rozpocznie oddawanie nam tych pieniędzy, ponieważ w przychodach na koniec tego roku one oczywiście są zapisane.

W opinii, którą przekazał nam pan komisarz, w opinii pana komisarza sytuacja, która zaszła w Polsce – mam nadzieję, bo to nie jest nasza opinia – jest sytuacją rutynową. Natomiast to, co staraliśmy się z panem ministrem Nowakiem mu przekazać, a szczególnie ja, to jest to, że ta sytuacja jest traktowana przez jego urzędników niestety za bardzo rutynowo. To jest sytuacja niedopuszczalna, żeby mając niepotwierdzone wyrokiem sądu wątpliwości co do 150 mln euro, mrozić niecałe 900 mln euro, bo już w euro będę to podawać, tj. 3,5 mld zł. Wydaje się, że co do tego uzyskaliśmy zrozumienie.

W tej chwili pracujemy, tak jak powiedziałam, nad dokończeniem sprawdzania tych projektów. Mamy nadzieję, że w ciągu dwóch tygodni – mamy potwierdzającą to notatkę z tego spotkania z 1 lutego z gabinetu komisarza – płatności będą odblokowane.

Jeszcze jedna rzecz, którą chciałabym podkreślić. Być może nikt tego nie widział, ale myślę, że pan minister Nowak będzie więcej o tym mówił. Pierwszoplanowym powodem naszej wizyty w Komisji było zwiększenie dofinansowania dla projektów kolejowych i to uzyskaliśmy. Będzie to znaczne zwiększenie dofinansowania. Tylko przypominam państwu, że w tej chwili w zakresie całego tzw. priorytetu kolejowego, bo tam jest oczywiście jeszcze transport miejski, jest tabor, a więc w zakresie tego priorytetu dofinansowanie ze strony Unii Europejskiej przeciętnie wynosi 69%. Będziemy mieli znacznie większe dofinansowanie, które w niektórych przypadkach jest możliwe na poziomie 85%. Będziemy mieli znacznie większe, co znacznie ułatwi i umożliwi absorpcję wszystkich projektów na kolej w tym budżecie. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję, pani minister.

Proszę ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej pana Sławomira Nowaka o zabranie głosu w celu przedstawienia informacji.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak:

Panie Marszałku! Panie Posłanki i Panowie Posłowie! Pani minister Bieńkowska przedstawiła Wysokiej Izbie bardzo wyczerpujące informacje. Postaram się omówić też całą inkryminowaną sprawę z umowy cenowej, ale bardzo wyraźnie chcę na początku powiedzieć to, co przekazaliśmy komisarzowi Hahnowi, z czym on się zgodził, o czym zresztą pani minister przed chwilą jeszcze mówiła, co znajduje również wyraz w dokumentach unijnych, że polski system kontroli wydawania publicznych pieniędzy na infrastrukturę działa i w tym wypadku modelowo zadziałał. Chcę, żeby to bardzo wyraźnie zabrzmiało. Cały system, który zbudowaliśmy, w którym...

(Poseł Anna Paluch: Nie wy zbudowaliście, tylko minister Gęsicka. Proszę nie kłamać.)

...jako główny inwestor w imieniu państwa występuje generalna dyrekcja...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Przepraszam, panie ministrze.

Pani poseł, proszę o spokój. Będą wystąpienia klubowe. Można zapisać się do pytań i wtedy będzie okazja do ich zadawania.

(Poseł Anna Paluch: Nie można słuchać, jak pan minister kłamie.)

Proszę bardzo, panie ministrze.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak:

Pani poseł nie pierwszy raz ma problem z trzymaniem emocji na wodzy, ale z tym da się żyć. Nawet można to z czasem polubić.

(Poseł Anna Paluch: Ja emocje trzymam na wodzy. Pan swoich kłamstw nie umie trzymać na wodzy.)

System, który zbudowaliśmy, działa i w tej sytuacji modelowo zadziałał. W środku tego systemu w imieniu państwa działa Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która w imieniu państwa zamawia budowanie dróg u wykonawców. W całym systemie kontrolingu funkcjonuje Najwyższa Izba Kontroli, funkcjonuje Europejski Trybunał Obrachunkowy, funkcjonuje Centrum Unijnych Projektów Transportowych, funkcjonują CBA, ABW z tarczą antykorupcyjną, polskie organy ścigania. Ten system zadziałał, ten system wykrył prawdopodobnie znowę cenową. Na 10 badanych, podejrzanych przez ABW projektów w 3 zaistniało podejrzenie złamania prawa, przy czym tylko w jednym prokuratura skierowała akt oskarżenia i postawiła zarzuty bardzo konkretnym ludziom – wykonawcom tego projektu, a nie generalnej dyrekcji.

(Głos z sali: Proszę mówić na temat.)

Chcę, żeby w odpowiedzi na te podłe kłamstwa, które są bardzo często powtarzane, również bardzo wyraźnie zabrzmiało, że Polska najlepiej w Unii Europejskiej wydaje środki unijne. Polska jest liderem w wydawaniu środków unijnych. Polska ma najniższy wskaźnik nieprawidłowości i korekt, jeśli chodzi o wydawane środki unijne. Polska na czele z panią minister Bieńkowską zbiera wyłącznie pochwały w całej Unii Europejskiej. Wiem, że to boli, zwłaszcza tych nieudolnych polityków, którzy nigdy nie potrafili zbudować takiego systemu.

Mamy do czynienia z sytuacją, w której Polska jest stroną poszkodowaną, z sytuacją, w której generalna dyrekcja, która występuje w całym postępowaniu również jako strona poszkodowana, jest wykorzystywana jako oręż do walki z koalicją rządową czy też, dokładnie rzecz ujmując, z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego i ministerstwem transportu. Wyjątkowo nieczyste zagrywki, brzydkie słowa, które nie powinny padać z ust ludzi, którzy pretendują do wygrywania wyborów w naszym kraju. Żałuję, że nie ma na tej sali, bo tak się rozglądam, tych, którzy najchętniej rzucają tego rodzaju oskarżenia, bo może gdyby posłuchali, to nauczyliby się. *(Gwar na sali)* Ale w związku z tym, korzystając z państwa obecności – może im to przekazacie – pozwolę sobie opowiedzieć państwu, jak wygląda cały system udzielania zamówień i kontrolingu.

(Poseł Anna Paluch: Znamy to, znamy ustawę.)

Procedura udzielania zamówień zgodnie z Prawem zamówień publicznych, w której to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad realizuje przetargi, jest realizowana zasadniczo w dwóch trybach: w ramach przetargu nieograniczonego i przetargu ograniczonego.

Po pierwsze, na początku całego postępowania przygotowuje się opis przedmiotu zamówienia, co chcemy zbudować. Po drugie, potem ustala się wartość zamówienia. Wartość zamówienia jest również w dokumentach rządowych. Można sprawdzić w Internecie.

(Poseł Jarosław Zieliński: Niech pan nie żartuje.)

(Głos z sali: Znamy ustawę!)

Po trzecie, przygotowuje się ogłoszenie o zamówieniu publicznym... *(Gwar na sali)*

(Głos z sali: Coś podobnego!)

(Poseł Jarosław Zieliński: Niech pan mówi o defraudacji.)

Potem przygotowuje się specyfikację istotnych warunków zamówienia.

(Głos z sali: Pan minister się tego właśnie dowiedział.)

W dalszej kolejności powołuje się komisję przetargową...

(Głos z sali: Do rzeczy!)

..jeżeli wartość zamówienia jest równa lub przekracza tzw. progi unijne. W przypadku każdego projektu na roboty budowlane taka komisja przetargowa jest powoływana. Po szóste, zamieszcza się ogłoszenie o zamówieniu, najlepiej w prasie o zasięgu ogólnopolskim.

(Głos z sali: Coś takiego!)

Po siódme, następuje składanie ofert. I teraz można to robić w dwojaki sposób, o czym mówiłem na początku: w trybie nieograniczonym i w trybie ograniczonym. *(Gwar na sali)*

W trybie przetargu nieograniczonego w odpowiedzi na publiczne ogłoszenie oferty mogą składać wszyscy zainteresowani wykonawcy. Wówczas udostępnia się specyfikację istotnych warunków zamówienia, w dalszej kolejności składa się oferty na ręce zamawiającego wraz z ofertą, oświadczenie o spełnianiu warunków... *(Gwar na sali)* ...udziału w postępowaniu, a jeżeli zamawiający żąda dokumentów, a przeważnie generalna dyrekcja takich dokumentów żąda – wszystkie dokumenty, które potwierdzają spełnianie warunków umieszczonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Jeśli jest przetarg ograniczony, to podobnie jak w trybie nieograniczonym również w odpowiedzi na publiczne ogłoszenie wykonawcy składają wnioski o dopuszczenie do postępowania. Jest to tzw. prekwalfikacja. Oferty mogą składać wykonawcy zaproszeni do składania ofert. Wówczas w tym trybie przetargu ograniczonego następuje również składanie przez wykonawców wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu, wraz ze stosownymi dokumentami oczekiwanymi przez generalną dyrekcję. W dalszej kolejności następuje, w odpowiedzi na prekwalfikację, zaproszenie do składania ofert dla wykonawców, którzy spełniają warunki udziału w postępowaniu, w liczbie określonej w ogłoszeniu o zamówieniu, zapewniającej konkurencję, nie mniejszej niż 5 wykonawców, nie większej niż 20, wraz z przekazaniem specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wówczas następuje składanie ofert.

Po ósme, wykonawcy mają obowiązek wniesienia wadium.

Po dziewiąte, następuje otwarcie ofert. Z zawartością ofert nie można zapoznawać się przed upływem terminu otwarcia ofert. Po otwarciu ofert następuje badanie i ocena ofert. Potem następuje odrzucenie ofert, które nie spełniają warunków przetargowych. Bada się ryzyko rażąco niskiej ceny i wybiera się ofertę najkorzystniejszą na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Kryteriami oceny ofert są cena albo cena i inne kryteria łącznie. W naszym wypadku przeważnie jest to cena plus termin wykonania inwestycji i gwarancja udzielana na budowanie dróg. Zwłaszcza za gwarancję należy się brawo, bo za waszych rządów nie oczekiwaliście tego rodzaju gwarancji.

(Głos z sali: Brawo.)

(Poseł Andrzej Adamczyk: A gdzie jest tarcza?)

Potem zawiadamia się o wyborze najkorzystniejszej oferty i niezwłocznie zamawiający zawiadamia wykonawców, którzy złożyli jednocześnie te oferty, kto przetarg wygrał. Następuje zawarcie umowy w sprawie zamówienia publicznego i zamieszcza się ogłoszenie o udzieleniu zamówienia. W trakcie prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia zamawiający sporządza pisemny protokół postępowania o udzielenie zamówienia, zawierający co najmniej opis przedmiotu zamówienia, informację o trybie udzielenia zamówienia, informację o wykonawcach, cenę i inne istotne elementy ofert, wskazanie wybranej oferty lub wybranych ofert. Załączniki do protokołu stanowią oferty, opinie biegłych, oświadczenia, informacja z zebrania wykonawców, zawiadomienia, wnioski i inne dokumenty. Protokół wraz z załącznikami jest jawny. Załączniki do protokołu udostępnia się po dokonaniu wyboru najkorzystniejszej oferty lub unieważnieniu postępowania, z tym że oferty udostępnia się od chwili ich otwarcia, a wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu od dnia poinformowania o wynikach oceny.

Powyższe regulacje, model, o którym mówimy, są zgodne z dyrektywą 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi.

Jak wyglądały procedury przetargowe w trzech projektach wymienionych w akcie oskarżenia? Tak jak powiedziałem, zgodnie z całą procedurą, którą zawsze stosujemy, postępowanie było prowadzone w trybie przetargu ograniczonego. Zostało wszczęte, można notować, w dniu 29 października 2008 r. Wartość szacunkową zamówienia ustalono na kwotę 982 377 049 zł. Datę składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu wyznaczono na dzień 29 grudnia 2008 r. Do upływu terminu składania złożono 5 wniosków.

Jeśli chodzi o złożone oferty, do upływu terminu składania ofert, to jest do dnia 29 czerwca 2009 r., zostały złożone 3 oferty. Pierwsza oferta, gdzie liderem konsorcjum było PBDM Mińsk Mazowiecki, a partnerami w konsorcjum ASTALDI, Search Corporation z Rumunii, DRO KONSULT z Warszawy, BITUM z Zambrowa, była na kwotę 703 437 360 zł. Oferta numer dwa, gdzie liderem był Mostostal Warszawa, a partnerami w konsorcjum Budimex Dromex, ARCADIS, była na kwotę 699 198 299,19 zł. Oferta numer trzy, gdzie liderem konsorcjum była Mota-Engil Polska SA, a partnerami w konsorcjum Mota-Engil z Portugalii, Engenharia e Construcão, też Portugalia, Strabag spółka z o.o., Transprojekt Gdańsk spółka z o.o., była na kwotę 675 025 372,99 zł.

Wybór oferty nastąpił zgodnie z procedurą. Ponieważ jedynym kryterium oceny ofert była cena, wybrano ofertę z najniższą ceną, to jest ofertę numer trzy, złożoną przez Mota-Engil Polska i partnerów wymienionych przeze mnie wcześniej. Zawarto umowę w dniu 12 sierpnia 2009 r. Umowa została zawarta na kwotę brutto 675 025 372,99 zł.

Jeśli chodzi o kontrolę prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, która zawsze standardowo występuje, to również została przeprowadzona w stosownym trybie i w stosownym terminie. Prezes Urzędu Zamówień Publicznych przeprowadził kontrolę uprzednią analizowanego postępowania i w dniu 30 lipca 2009 r. została wydana informacja o wyniku kontroli uprzedniej, która zawierała wynik: brak naruszeń. Stosowny numer mogę zainteresowanym udostępnić.

(Poseł Michał Wojtkiewicz: Końcówka się nie zgadza.)

Zaprojektowanie i wykonanie autostrady A4 Rzeszów – Korczowa na odcinku Radymno, bez węzła, długość 22 km. To jest również prezentowany przeze mnie przed chwilą odcinek, w przypadku którego najprawdopodobniej doszło do zmywy cenowej, Jeżewo – Białystok na S8. Na dwóch pozostałych, które w podobnym trybie chcę państwu przedstawić, nie doszło do zmywy cenowej. Prawdopodobnie, zgodnie z aktem oskarżenia, usiłowano dokonać zmywy cenowej. Chcę bardzo wyraźnie powiedzieć, że jest jeden projekt, jedna realizacja,

gdzie prokurator twierdzi, że doszło do zмовы cenowej, w dwóch nie doszło do zмовы cenowej, a jedynie do usiłowania.

(Poseł Zbigniew Kuźmiuk: Prokurator nie zdołał udowodnić.)

Jeśli chodzi o A4 Rzeszów – Korczowa, to postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego zostało wszczęte w dniu 28 lutego 2009 r. W postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu ograniczonego zostało złożonych 14 wniosków o dopuszczenie do udziału w przetargu. Zaproszenie do składania ofert zostało skierowane do 10 wykonawców. Zamawiający w odpowiedzi otrzymał 7 ofert. Żadna ze złożonych ofert nie została odrzucona. Jako najkorzystniejszą wybrano ofertę wykonawcy J&P Avax SA. Cena oferty: 818 507 760 zł. Umowa z wykonawcą J&P Avax SA została podpisana w dniu 4 listopada 2009 r. Prezes Urzędu Zamówień Publicznych przeprowadził kontrolę uprzednią analizowanego postępowania i w dniu 16 października 2009 r. została wydana decyzja, informacja o wyniku kontroli uprzedniej, która zawierała wynik: brak naruszeń.

Trzeci projekt w akcie oskarżenia, w którym również nie doszło do zмовы cenowej, to projekt i rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka. Postępowanie prowadzone było w trybie przetargu ograniczonego. Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w dniu 31 października 2008 r. Do upływu terminu składania wniosków o dopuszczenie do udziału w przetargu ograniczonym zostało złożonych 7 wniosków. Do upływu terminu składania ofert, czyli do 17 lipca 2009 r., złożono 3 oferty. Wybrano ofertę konsorcjum firm Astaldi SA, Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Erbedim sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Usług Technicznych Intercor sp. z o.o., Technital SA.

W dniu 3 października 2009 r. podpisano umowę. Powyższą ofertę wybrano ze względu na najniższą cenę, tj. 1 721 129 715,27 zł gr, zgodnie z kryterium określonym w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Również w tym wypadku została przeprowadzona kontrola przez prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Dotyczyła kontroli postępowania w tym przetargu. Podobnie jak w przypadku poprzednich kontroli, została wydana stosowna informacja i zakończyła się ona wynikiem: bez naruszeń.

Z przedstawionej przeze mnie informacji dotyczącej analizy pełnej dokumentacji wynika, iż podobnie jak w innych przetargach mieliśmy do czynienia z dużym zainteresowaniem udziałem w postępowaniach. Złożono wiele ofert, zawsze wybierano najkorzystniejszą cenowo. Wykonawcy korzystali zawsze z przysługujących im środków ochrony prawnej, a zamawiający rzetelnie wywiązywał się z wynikających z tego faktu wszystkich obowiązków, uwzględniając chociażby niektóre z protestów w przetargach. Warunki były sformułowane w sposób proporcjonalny i odpowiedni do przedmiotu zamówienia, przez co można stwierdzić, iż nie preferowały żadnego z wykonawców, pozwalając na udział w postępowaniu wielu podmiotom. Warunki były również sformułowane w sposób typowy dla danego rodzaju zamówień udzielanych przez generalną dyrekcję, czyli w sposób nieodbiegający od ogólnie przyjętych standardów. Dlatego też trudno mówić o szczególnych uwarunkowaniach, np. preferujących konkretnych wykonawców, dla wyżej wymienionych postępowań, bo takich po prostu nie było. Ogłoszenia o zamówieniu były publikowane w prasie o zasięgu ogólnopolskim, jak zawsze, i na podstawie weryfikowanej dokumentacji, w toczących się postępowaniach nie było oznak działań, czy to ze strony wykonawców, czy też zamawiającego, wskazujących na jakiegokolwiek nieprawidłowości. W postępowaniu brały udział podmioty, często tworząc konsorcja z różnych krajów Unii Europejskiej. Poza podmiotami z Polski byli to wykonawcy z Hiszpanii, Portugalii, Niemiec, Rumunii, Grecji i Irlandii. Postępowania podlegały zarówno kontroli uprzedniej prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, o czym mówiłem, bo to jest obowiązek, jeżeli wartość tych robót przekracza 20 mln euro, i tak było w tym wypadku zawsze. Wszystkie postępowania były weryfikowane przez urząd

kontroli skarbowej oraz w przypadku projektu S8 Jeżewo – Białystok oraz A4 Rzeszów – Korczowa – przez Europejski Trybunał Obrachunkowy. Wszystkie te instytucje nie stwierdziły nieprawidłowości przy wyborze wykonawców w wyżej wymienionych postępowaniach. Instytucje systemu zarządzania i kontroli wydatkowania funduszy unijnych, tj. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, ministerstwo transportu, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, kontrolują działania zamawiającego, tj. generalnej dyrekcji, nie ma natomiast możliwości kontrolowania podmiotów biorących udział w prowadzonych postępowaniach. Tego typu kontrolę mogą prowadzić, i skutecznie to robią, co dowodzi fakt skierowania aktu oskarżenia przez Prokuraturę Apelacyjną do sądu, organy państwa wyposażone w instrumenty śledcze i techniki operacyjne, i to się w tym wypadku przecież stało.

W celu zabezpieczenia ekonomicznych interesów Skarbu Państwa przed niepożądanymi działaniami, przestępczymi procederami czy to urzędników, czy podmiotów gospodarczych, została utworzona tzw. tarcza antykorupcyjna, którą realizowały służby specjalne naszego państwa: Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, CBA i SKW. Miały one m.in. nadzorować proces wyłaniania wykonawców w dużych projektach budowlanych, w tym drogowych i kolejowych. Kontroli w tym trybie, w ramach tarczy antykorupcyjnej, podlegało 67 projektów drogowych i 12 kolejowych. Praktycznie wszystkie projekty realizowane ze współfinansowaniem środków unijnych, tj. 42 w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko” i 11 w Programie Operacyjnym „Rozwój Polski Wschodniej”, podlegały tej właśnie kontroli w ramach tarczy antykorupcyjnej. Jak wynika z udostępnionej przez prokuraturę informacji, prowadzono postępowania w odniesieniu do 10 projektów, o czym już mówiłem, jednakże tylko w 3 postawiono zarzuty osobom reprezentującym podmioty gospodarcze. Warto wspomnieć, że tylko w jednym przypadku mogło dojść do zмовы cenowej, tj. w projekcie modernizacji S8 na odcinku Jeżewo – Białystok. W pozostałych dwóch przypadkach wymienionych w akcie oskarżenia nie doszło do zмовы. Wygrały oferty innych firm budowlanych niż te, których reprezentanci próbowali się zmówić. Dodatkowo, pomimo zмовы cenowej, cena uzyskana w przetargu na projekt S8 Jeżewo – Białystok to kwota odpowiadająca 69% kosztorysu zamawiającego.

Pewnie w pytaniach będzie możliwość odniesienia się do bardziej szczegółowych, interesujących państwa kwestii.

Pozwolę sobie jeszcze przedstawić kalendarium dotyczące interruption letter, które otrzymaliśmy w grudniu ubiegłego roku, a jak państwo wiecie, my informowaliśmy Komisję Europejską o podejrzeniu przestępczego procederu w przypadku S8 Jeżewo – Białystok na bieżąco. Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego skierowała sprawę do prokuratury celem wszczęcia stosownego postępowania po zakończeniu postępowań przetargowych, po podpisaniu umów, i w związku z tym generalna dyrekcja nie posiadała informacji, które upoważniałyby ją w jakikolwiek sposób do podejrzenia zмовы cenowej.

Zatem 23 lipca 2010 r. otrzymaliśmy w ministerstwie transportu, wówczas Ministerstwie Infrastruktury, pismo Ministerstwa Rozwoju Regionalnego przekazujące prośbę Komisji Europejskiej o udzielenie wyjaśnień odnośnie do podjętych działań przez odpowiednie służby krajowe w związku z doniesieniami, również prasowymi, dotyczącymi potencjalnych naruszeń prawa.

3 sierpnia 2010 r. ministerstwo transportu skierowało do prokuratora generalnego prośbę o przekazanie informacji na temat prowadzonych przez prokuraturę postępowań związanych z przetargami na budowę dróg krajowych. Ministerstwo nie posiadało formalnej wiedzy na temat postępowania prokuratorskiego, bo było Ministerstwem Infrastruktury, a nie prokuraturą, czasami niektórym to się myli.

13 sierpnia 2010 r. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego wysłało do Komisji Europejskiej wyjaśnienia dotyczące tej sprawy. Poinformowało o działaniu w naszym kraju systemu

antykorupcyjnego, o tarczy antykorupcyjnej, i o tym, że projekty generalnej dykcji obligatoryjnie wszystkie przechodzą kontrolę uprzednią postępowania przetargowego przez Urząd Zamówień Publicznych każdorazowo przed podpisaniem umowy z wykonawcą.

16 sierpnia 2010 r. otrzymujemy w Ministerstwie Infrastruktury informację Prokuratury Generalnej o prowadzonym postępowaniu. Jednocześnie w tym piśmie wskazano, że nie jest możliwe jednoznaczne określenie terminu zakończenia tego postępowania.

1 września 2010 r. ministerstwo transportu, wówczas Ministerstwo Infrastruktury, wysyła do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego informacje otrzymane z Prokuratury Generalnej.

2 września 2010 r. ministerstwo transportu do generalnej dykcji wysyła stosowne pisma, przekazuje pisma prokuratury i zaleca objęcie szczególnym nadzorem prowadzonych postępowań przetargowych w celu wyeliminowania ryzyka wystąpienia naruszeń prawa ze strony zamawiającego.

20 września 2010 r. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego do Komisji Europejskiej przekazuje kolejne wyjaśnienia otrzymane od prokuratora generalnego w sprawie prowadzonych postępowań.

Między 15 a 19 listopada 2010 r. Komisja Europejska przeprowadza audyt. W trakcie audytu udzielono audytorom informacji dotyczącej prowadzonego przez prokuraturę śledztwa zgodnie z aktualnie posiadaną wiedzą w tym zakresie.

6 kwietnia 2011 r. oraz 4 listopada 2011 r. aktualizujemy informacje o prowadzonym śledztwie podczas zgłaszania uwag do ustaleń z audytu Komisji Europejskiej. Polska strona, poszkodowana strona rządowa składa Komisji dodatkowe wyjaśnienia w tym zakresie.

Równocześnie w związku z zaleceniem Komisji Europejskiej monitorowany jest przebieg postępowań prokuratorskich. W tym celu wystąpiono do prokuratury o przekazanie dalszych informacji o toczonym postępowaniu. 31 stycznia 2012 r. prokuratura wskazała 8 postępowań przetargowych, które są przedmiotem jednego postępowania przygotowawczego, prowadzonego w kierunku zmywy przetargowej. Informacje te nie wносиły żadnych nowych faktów w stosunku do poprzednio przekazanych przez prokuraturę. Otrzymane informacje nie mogły, zdaniem ministerstwa transportu, stanowić podstawy do sporządzenia raportu o nieprawidłowościach i przekazania go do stosownych instytucji europejskich.

20 lutego 2012 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych zwraca się do prokuratury z prośbą o przekazanie informacji o wydanym postanowieniu w przedmiotowej sprawie w przypadku zakończenia wymienionego tu śledztwa.

4 grudnia 2012 r., 5 grudnia 2012 r. oraz 12 grudnia 2012 r. pojawiają się artykuły prasowe informujące o wydaniu aktów oskarżenia przez prokuraturę.

10 grudnia generalna dykcja w piśmie do ministerstwa transportu informuje o przekazaniu do sądu aktu oskarżenia w sprawie zmyw cenowych wykonawców kontraktów drogowych w przypadku 3 projektów, o czym już mówiłem. W tej sytuacji generalna dykcja zgłosiła się o status pokrzywdzonego i uzyskała taki status w prowadzonym postępowaniu.

13 grudnia 2012 r. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego pismem do ministerstwa transportu kieruje prośbę o wszczęcie szeroko zakrojonych działań zmierzających do zapobieżenia wstrzymaniu płatności przez Komisję Europejską, m.in. opracowanie listy projektów i kontraktów, których dotyczą zmywy, podanie informacji o wszelkich kontrolach przeprowadzonych na tych projektach, wskazanie innych kontraktów, w których realizację zaangażowani są podejrzani wykonawcy, i przygotowanie stosownych raportów o nieprawidłowościach. Tego samego dnia Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przekazuje Komisji Europejskiej informację o wszystkich naszych dotychczas podjętych działaniach, naszych, czyli strony polskiej.

14 grudnia zostaje skierowane pismo ministerstwa transportu do CUPT, zalecające rozpoczęcie prac nad przygotowaniem raportu o nieprawidłowościach oraz tymczasowe

wstrzymanie poświadczania wydatków w przypadku kontraktów, których dotyczy akt oskarżenia.

18 grudnia 2012 r. zostaje wysłane pismo ministerstwa transportu do instytucji zarządzającej, czyli ministerstwa rozwoju, informujące o podjętych działaniach i przekazujące zestawienia, o które ministerstwo rozwoju zwróciło się pismem 13 grudnia. 18 grudnia 2012 r. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przekazuje Komisji Europejskiej kolejne szczegółowe wyjaśnienia w sprawie oraz dokumenty zawierające opis systemu zarządzania i kontroli Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”, a także informację o działaniach kontrolnych i śledczych podejmowanych przez odpowiednie służby państwowe. Tego samego dnia Ministerstwo Rozwoju Regionalnego pismem skierowanym do ministerstwa transportu informuje o wstrzymaniu deklarowania wydatków dotyczących kontraktu objętego śledztwem.

20 grudnia 2012 r. pismem ministerstwa transportu do ministerstwa rozwoju uzupełniamy dotychczas przekazane informacje o kalendarium wydarzeń dotyczące działań podejmowanych przez ministerstwo transportu, CUPT oraz w zakresie informowania Komisji Europejskiej w sprawie prowadzonego śledztwa.

24 grudnia 2012 r. ministerstwo transportu w piśmie do CUPT zaleca wstrzymanie poświadczania wydatków dotyczących kontraktu objętego śledztwem w projekcie drogi S8.

27 grudnia 2012 r. to jest data wpłynięcia pisma Komisji Europejskiej z 21 grudnia informującego o zawieszeniu płatności, tzw. interruption letter, na działania drogowe w ramach działań 6.1, 6.2, 8.1, 8.2 Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” oraz działania 4.1 Programu Operacyjnego „Rozwój Polski Wschodniej”. Komisja Europejska wskazała w tym piśmie również warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby płatności zostały odblokowane.

2 stycznia 2013 r. pismem do instytucji zarządzającej PO IiŚ prokurator informuje o umorzeniu śledztwa w odniesieniu do pozostałych przypadków kontraktów, które były analizowane przez prokuraturę w kierunku wystąpienia zmywu przetargowej.

16 stycznia 2013 r. następuje spotkanie robocze przedstawicieli ministerstwa transportu i Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z przedstawicielami Komisji Europejskiej w sprawie wstrzymania płatności.

1 lutego 2013 r. odbyło się wspomniane już spotkanie pani minister Bieńkowskiej i moje z komisarzem Unii Europejskiej do spraw polityki regionalnej Johannesem Hahnem, na którym omówiliśmy sprawę wstrzymanych płatności, uzyskaliśmy stosowne zapewnienia i de facto załatwienie sprawy.

Teraz wspólnie z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego, UOKiK oraz CUPT jesteśmy w trakcie opracowywania metodologii, która ma pomóc w identyfikowaniu potencjalnych przypadków zmywu cenowych w przetargach drogowych. Trwa analiza danych dotyczących przetargów zrealizowanych przez generalną dyrekcję.

Szanowni Państwo! Przedstawione przeze mnie bardzo skrupulatnie kalendarium, mam nadzieję, niejako rozjaśni państwu sprawę i trochę obniży temperaturę sporu. Naiwnie mogę powiedzieć, że liczę na to, że również opozycja przyłączy się do naszych działań na rzecz odblokowania funduszy unijnych, które są tak Polsce potrzebne. Jak widać z tego kalendarium, jak wynika z mojego wyjaśnienia, z wyjaśnień pani minister Bieńkowskiej, w tej sprawie poszkodowana jest polska strona, oskarżeni są wykonawcy, ludzie z warszawskiego oddziału generalnej dyrekcji, którzy są również zamieszani w proceder w akcie oskarżenia, nie pracują w generalnej dyrekcji od jesieni 2009 r., kiedy tylko pojawiły się uwagi co do ich pracy. Dyrektor warszawskiego oddziału generalnej dyrekcji był zatrudniany jeszcze w czasie rządów SLD, przetrwał rządy PiS i na jesieni 2009 r. pożegnał się z pracą w generalnej dyrekcji wskutek podejrzeń nieprawidłowości, stało się to za rządów Platformy i PSL, dokładnie rzecz ujmując, za czasów ministra Grabarczyka.

Szanowni Państwo! Panie Marszałku! Wysoka Izbo! We wniosku o informację bieżącą, abstrahując już od stawianych tu tez ocennych, jest też prośba o informację związaną ze środkami na inwestycje kolejowe. Naprawdę bez złośliwości dziękuję za ten wniosek, bo nigdy dość przedstawiania Wysokiej Izbie postępu w tych sprawach, a postępy są rzeczywiście imponujące.

(Poseł Jarosław Zieliński: Jesteśmy pod wrażeniem.)

Zresztą na spotkaniu 1 lutego zgodził się z nami komisarz Hahn, bo kiedy rozmawialiśmy w kwietniu 2012 r....

(Poseł Jarosław Zieliński: Wręcz zwalają z nóg.)

I słusznie.

...to było ze strony Komisji oczekiwanie, że polska strona pokaże bardzo wyraźny progres, jeśli chodzi o inwestycje kolejowe. I to się stało. Pokazaliśmy bardzo wyraźny progres. Powiem tylko, że same liczby robią wrażenie. Gdy przypomnimy sobie lata rządów poprzedników, porównamy dane, to okaże się, że z samego budżetu państwa, z pieniędzy podatników rokrocznie wydajemy na utrzymanie, na remonty kolei, na inwestycje bardzo duże pieniądze. W roku 2013 wydamy 15 razy więcej, niż wydawał rząd SLD, i wydamy 5 razy więcej, niż wydawał rząd PiS na remonty, utrzymanie i inwestycje kolejowe. Do końca 2013 r. wydamy w ramach unijnych programów operacyjnych jeszcze ponad 30 mld zł na inwestycje kolejowe. Mówił o tym pan premier w swoim drugim exposé. To jest 135 projektów na kwotę 31 600 mln zł. To będzie bardzo wyraźna jakościowa zmiana i z tym imponującym postępem w tej sprawie zgodził się komisarz do spraw polityki regionalnej, pan komisarz Hahn, który zgodził się także na podwyższenie nam dofinansowania ze środków unijnych w projektach kolejowych. To jest rewolucja z punktu widzenia zarządzania projektami. Pozwoli nam to realizować projekty, o których wielokrotnie mówiliśmy w tej Izbie, ale też na posiedzeniach Komisji Infrastruktury i o których nie tylko mówimy, ale które naprawdę realizujemy. To są nowe projekty rewitalizacyjne dotyczące linii kolejowych. Dosłownie 1 lutego pojechałem do komisarza Hahna z dokumentami od ministra finansów potwierdzającymi, gwarantującymi udział środków krajowych w projektach rewitalizacyjnych. Dostaliśmy również zapewnienie finansowania projektu przebudowy rozjazdów kolejowych. Dostaliśmy zapewnienie finansowania radykalnej poprawy jakości przejazdów kolejowych, gdzie dochodzi bardzo często do wypadków i potrażeń, niestety, ze skutkiem śmiertelnym, i zakupu nowego taboru, który PKP InterCity jest tak bardzo potrzebny.

Wielokrotnie w ciągu tego roku spotykaliśmy się z przedstawicielami Komisji Europejskiej w ramach tzw. task force, gdzie przygotowaliśmy całą listę inwestycji objętych mniejszym lub większym ryzykiem. Przy pełnym wsparciu urzędników Komisji Europejskiej dokonaliśmy bardzo wymiernego przyspieszenia, jeśli chodzi o wydatki kolejowe. Na dzisiaj mamy podpisanych 31 umów o dofinansowanie wydatków kwalifikowanych na łączną kwotę 16 130 mln zł, co oznacza 55% wykorzystania alokacji w tym priorytecie. To jest wzrost z poziomu 36%, który był 31 grudnia 2011 r.

(Poseł Jarosław Zieliński: To jest ostatni rok.)

Dokładnie w ciągu ostatniego roku podwoiliśmy liczbę podpisanych umów i zakontraktowanych środków unijnych. Biorąc pod uwagę cały okres programowania, należy podkreślić, iż w latach 2007–2011 podpisano 17 umów o dofinansowanie, a tylko w całym roku 2012 podpisano aż 12 umów, z tego aż 5 w ostatnim kwartale 2012 r. Jest to bardzo wyraźny progres, który Komisja Europejska docenia, a w związku z tym zgodziła się podwyższyć nam dofinansowanie.

Dodatkowo w I kwartale 2013 r. planowane do podpisania są kolejne 3 umowy o dofinansowanie na szacunkową kwotę ponad 1,5 mld zł. To są 3 projekty, które dotyczą modernizacji linii E20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap II, oraz polepszenia jakości usług

przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 na linii Kutno – Piła, na odcinku Toruń – Bydgoszcz. Trzeci projekt, który będzie niedługo podpisany, to modernizacja linii kolejowej E75, tzw. Rail Baltica, na trasie Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, czyli odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne).

Wspomniałem państwu o tym zwiększeniu dofinansowania również ze strony budżetu państwa, chodzi o 0,5 mld zł w 2013 r. dodatkowo na inwestycje kolejowe i o dodatkowe dokumenty z Ministerstwa Finansów, które w ostatnich dniach pokazaliśmy w Komisji Europejskiej, dotyczące właśnie projektów rewitalizacyjnych, taborowych, przejazdowych, rozjazdowych. To wszystko sprawia, że nie ma ryzyka niewykorzystania środków unijnych na kolejowe działania inwestycyjne.

Do naszych szacownych oponentów mam uprzejmą prośbę o niezaklinanie rzeczywistości i niestosowanie logiki, która w gruncie rzeczy jest głęboko antypaństwowa: im gorzej, tym lepiej. Tak nie może być.

(Poseł Anna Paluch: Proszę nam tu niczego nie imputować.)

Proszę państwa o to, abyście planując swoje działania polityczne – pełna zgoda, jesteście do tego upoważnieni – myśleli też czasami o interesie własnego państwa, o tym, że czasami wasze niemądre wypowiedzi mogą szkodzić nam w Brukseli przy negocjowaniu różnych rzeczy i w walce o polskie interesy.

(Głos z sali: Co z tą defraudacją?)

Wiem, że was to boli, że macie nieczyste sumienia w tych sprawach, i słusznie.

(Głos z sali: Jak pan może?)

(Poseł Anna Paluch: Proszę się trzymać tematu.)

Warto czasami z tym sumieniem uczciwie porozmawiać. Wtedy dojdziecie do wniosku, że Polska jest poszkodowana w sprawie zмовy cenowej.

(Poseł Anna Paluch: A gdzie się podziała mityczna tarcza antykorupcyjna?)

To nie polski rząd defraudował te pieniądze, jeśli ktokolwiek, to wykonawcy. Musi to stwierdzić niezawisły sąd, a my zgodnie z całym systemem, o którym mówiłem na początku, jesteśmy od tego, żeby publiczne pieniądze wydawać odpowiedzialnie i bezpiecznie, a także aby były realizowane projekty, których wy nie potrafiliście realizować. Dziękuję bardzo.

(Oklaski)
(Przewodnictwo w obradach obejmuje wicemarszałek Sejmu Jerzy Wenderlich)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję bardzo panu ministrowi Sławomirowi Nowakowi.

Szanowni państwo, wszystkie racje będą miały możliwość wybrzmieć w wystąpieniach klubowych i w pytaniach. Lista pytających nie jest zamknięta, więc każdy będzie miał możliwość wyrazić i swoje racje, i swoje emocje. Prosiłbym, żeby powściągać się w komentarzach z sali.

Przypomnę, że Sejm ustalił, że w dyskusji nad tym punktem porządku dziennego wysłucha 15-minutowych oświadczeń w imieniu klubów.

Otwieram dyskusję.

Pierwszy wystąpi pan poseł Waldemar Sługocki w imieniu klubu Platforma Obywatelska.

Poseł Waldemar Sługocki:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pani Minister! Panie Ministrze! To bez wątplenia zaszczyt, ale także duża przyjemność móc z państwem rozmawiać na tak ważne tematy, jakimi są kwestie związane z wykorzystaniem środków europejskich w Polsce w perspektywie 2007–2013. Jednak na samym wstępie, bo bardzo się cieszę, że na salę wróciła pani poseł Paluch...

(Poseł Anna Paluch: Zbytek łaski.)

...chciałbym odnieść się do komentarza, który wypowiedziała tak głośno, że nawet my w odległych nieco rzędach sali sejmowej usłyszeliśmy. Pani poseł, z szacunku dla pani, ale

przede wszystkim dla faktografii warto podkreślić, że zrezy polityki spójności realizowane w Polsce w latach 2007–2013 przygotował rząd SLD–PSL w osobie ówczesnego wicepremiera pana profesora Jerzego Hausnera, który przygotował wstępny narodowy plan rozwoju, przygotował te dokumenty w myśl jeszcze wówczas obowiązujących rozporządzeń europejskich. Myślę tutaj o rozporządzeniu nr 1260 z 1999 r. Następnie, w momencie wejścia w życie rozporządzenia nr 1083 z 2006 r., już państwa rząd, rząd Prawa i Sprawiedliwości, Samoobrony i Ligi Polskich Rodzin, przygotował tę perspektywę w sensie programowym. Proszę wybaczyć, pani poseł, szanowni państwo, ale jednak fizyczną realizację perspektywy rozpoczął rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego...

(Poseł Anna Paluch: Ale pan poseł się głęboko myli.)

...z osobą tutaj siedzącą, czyli z panią minister Elżbietą Bieńkowską.

(Głos z sali: To są właśnie tego skutki.)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Proszę zatrzymać czas pana posła Sługockiego.

Szanowni państwo, przecież i tak nie wszyscy słyszą te pokrzykiwania, więc szkoda fatygi i niepotrzebnie łamany jest regulamin.

Jeśli mogę, chciałbym prosić panią poseł Paluch o to, żeby zechciała nie komentować. Będę bardzo wdzięczny. Pani poseł, czy mogę panią o to prosić?

(Poseł Anna Paluch: Ale oczekuję możliwości sprostowania.)

Posel Waldemar Sługocki:

Wymieniłem panią świadomie, z premedytacją, z dużą przyjemnością z nazwiska, aby dać pani szansę sprostowania.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Panie pośle, proszę też nie wciągać osób na sali w debatę, żeby było sprawiedliwie.

Jeszcze raz, żebym nie musiał kilkakrotnie zwracać się to pani poseł Paluch: Czy obieca mi pani, że nie będzie pani przerywać wystąpień?

(Poseł Anna Paluch: Nie będę przerywać, ale oczekuję możliwości sprostowania.)

A ja będę dbał o to, żeby pani kolegom i koleżankom, którzy będą zabierali głos, również nie przerywano, dobrze? Możemy się tak umówić? *(Gwar na sali)*

Posel Waldemar Sługocki:

Odbywają się jakieś wewnętrzne konsultacje, panie marszałku. Nie wiem, czy czekamy, czy...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Nie czekamy na koniec tych konsultacji. Ufam pani poseł, że zechce spełnić moją prośbę.

Proszę, kontynuuje pan poseł Sługocki.

Posel Waldemar Sługocki:

Serdecznie dziękuję, panie marszałku.

Bardzo przepraszam, pani poseł, ale muszę przerwać te bez wątpienia ważne, bogate i pouczające konsultacje, które pani prowadzi w podgrupach.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Panie pośle...

Posel Waldemar Sługocki:

Już mówię, panie marszałku.

(Poseł Tadeusz Iwiński: Do konkretów, proszę.)

Przechodzę do konkretów. Szanowni państwo, aby odnieść się do faktów i nakreślić kontekst kwestii, o której mówimy, warto nieco szerzej porozmawiać o założeniach polityki spójności, o dokonaniach rządu Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego w zakresie realizacji Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia czy Narodowej Strategii Spójności w latach 2007–2013. A bez wątpienia mówimy o kwestiach nietuzinkowych, o sprawach fundamentalnych z punktu widzenia rozwoju tak społecznego, jak i gospodarczego państwa polskiego, bowiem co prawda mowa o kwocie mniejszej, którą dzisiaj rząd Platformy

Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego negocjuje, bo o 67,3 mld euro, ale bez wątplenia to bardzo ważne środki finansowe, które w sposób absolutnie fundamentalny przyczyniają się do skracania dystansu rozwojowego pomiędzy Polską a państwami członkowskimi Unii Europejskiej, Europy Zachodniej przede wszystkim. Ten dystans skraca się głównie dzięki realizacji programów operacyjnych, w tym m.in. programu, który jest przedmiotem naszej dzisiejszej debaty, a mianowicie Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”, bez precedensu w dziejach Unii Europejskiej. Jest to największy program, który jest do tej pory realizowany w Unii i to za sprawą, jak pani poseł wspominała, m.in. rządu Prawa i Sprawiedliwości. Jego alokacja kształtuje się na poziomie nieco powyżej, czy blisko 28 mld euro.

Warto powiedzieć, szanowni państwo, że obok tego programu są realizowane inne programy o charakterze horyzontalnym, ale także 16 regionalnych programów operacyjnych i programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej. Mówię o tych kwestiach z premedytacją, ponieważ chcę określić skalę, spektrum, szerokość problemów, których dzisiaj dotykamy. I chcę całkiem poważnie bardzo państwu podziękować za to, że dzisiaj ten temat jest na wokandzie, że możemy faktycznie szczerze, bardzo konkretnie porozmawiać tutaj dzisiaj o faktach, tak aby opinia publiczna mogła także zapoznać się ze stanem realizacji polityki spójności w latach 2007–2013.

Do rzeczy, szanowni państwo. Oczywiście rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego zaczął od budowania właściwego układu legislacyjnego, zmieniając ustawę stanowiącą konstytucję rozwoju regionalnego, ale budując także odpowiedni układ instytucjonalno-organizacyjny i zapewniając odpowiednie warunki finansowania polityki spójności realizowanej w Polsce z budżetu narodowego. Bo jak mogliście państwo usłyszeć z ust pani minister, wszystkie inwestycje realizowane w Polsce finansowane są ze środków krajowych, a potem następuje ich sukcesywna refundacja z budżetu europejskiego, czyli ze środków Unii Europejskiej, naturalnie jest to pozycja: Polityka spójności.

Szanowni państwo, trzeba mieć świadomość, że od 1 stycznia 2007 r., bo to jest cezura czasowa, kiedy uruchomiona była perspektywa finansowa na lata 2007–2013, w Polsce beneficjenci – czyli de facto biorcy interwencji europejskiej, te podmioty, które realizują różne projekty, w tym te, o których dzisiaj mówili pani minister i pan minister Nowak – złożyli 253 400 projektów, nieco ponad ćwierć miliona. To pokazuje, jaka była skala zaangażowania i jaki wysiłek został podjęty przez różne podmioty, zarówno – przede wszystkim – publiczne, ale także prywatne. Proszę zwrócić uwagę, szanowni państwo, że wartość tych projektów ukształtowała się na poziomie 533 400 mln zł. To także jest dobra ilustracja do tego, aby zobrazować wątki i problematykę, o której dzisiaj dyskutujemy, mimo że – jak państwo widzicie – nie wszyscy są de facto tą debatą zainteresowani. Ubolewam jedynie nad tym, że osoby niezainteresowane są także wśród wnioskodawców.

Przejdę jednak do kolejnych faktów. Chciałbym zwrócić państwa uwagę, że Ministerstwo Rozwoju Regionalnego czy też inne instytucje zaangażowane w proces redystrybucji środków finansowych Unii Europejskiej w Polsce zawarły umowy dotyczące projektów, których łączna liczba, suma kształtowała się na poziomie 81 310. To pokazuje, szanowni państwo, jak wiele projektów dzisiaj w Polsce jest realizowanych – blisko 100 tys. Proszę sobie to wyobrazić.

Ten kontekst jest świadomie przeze mnie zakreślony, aby osadzić w nim także te zawieszony środki finansowe w ramach realizacji tego jednego projektu, o którym byli uprzejmi mówić pani minister Bieńkowska i pan minister Nowak, żebyście mieli państwo świadomość skali problemu, o którym mówimy. Jestem przekonany, mam nadzieję, że zobaczą państwo za chwilę – za chwilę w nieco dłuższym horyzoncie czasu, ale stosunkowo krótkim – że ów problem zostanie rozwiązany, a środki zawieszony przez Komisję Europejską zostaną odblokowane.

Przechodząc do kolejnych wątków, warto podkreślić, szanowni państwo, że jeśli chodzi o tych 81 tys. projektów, możemy mówić o kwocie 237 800 mln zł. To stanowi – i tu ważna informacja dla sceptyków – 85,3 wartości całej alokacji. Chcę powiedzieć, szanowni państwo, że jest 6 lutego, godz. 18.30, co oznacza, że mamy jeszcze de facto 3 pełne lata, aby realizować perspektywę finansową 2007–2013. I tutaj informacja, która jest niestety mało budująca dla państwa, ale bardzo budująca dla państwa polskiego – te środki, na szczęście dla nas wszystkich, jednak mimo wszystko uda się skutecznie wykorzystać, zainwestować w rozwój społeczno-gospodarczy państwa polskiego.

(Poseł Izabela Kloc: Tak jak z kolejami.)

Ponadto zauważyć należy, że certyfikowane do Komisji Europejskiej wydatki kwalifikowane wynoszą 159,3 mld zł, to jest te 35 332 mln euro, o których mówiła już pani minister Bieńkowska.

Aby się nie powtarzać i nie odnosić do kwestii, które padły z ust pani minister czy pana ministra, pozwolę sobie zwrócić uwagę na inne fakty, istotne z punktu widzenia realizacji perspektywy finansowej Unii Europejskiej w Polsce w latach 2007–2013, a mianowicie powiem kilka słów o wynikach badań ewaluacyjnych przeprowadzonych m.in., ale nie tylko, przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. To kilka faktów, ważnych dla Polski i Polaków, bardzo budujących, potwierdzających także słowa moich szanownych przedmówców.

Po pierwsze, drodzy państwo, w ramach podjętych inwestycji wybudowano 1277 km dróg ekspresowych i autostrad, wybudowano i przebudowano 2534 km dróg krajowych i wojewódzkich, wybudowano i przebudowano 6 tys., powtarzam, 6577 km dróg powiatowych i gminnych...

(Głos z sali: Rząd to zrobił.)

Ma pan rację, ma pan rację. Wybudowano i przebudowano 1516 km linii kolejowych. To tylko wybrane wskaźniki wynikające z realizacji tej perspektywy, dotyczące jedynie *(Poruszenie na sali)*, panie pośle – dotyczące jedynie, powtórzę raz jeszcze – tych kwestii, tych kwestii, które są przedmiotem dzisiejszej debaty.

(Głos z sali: Amen.)

Jeszcze nie.

(Głos z sali: To niech pan przejdzie przynajmniej do rzeczy.)

W ramach programu „Infrastruktura i środowisko” na infrastrukturę drogową, o czym wspominali państwo ministrowie, alokowano kwotę 19,6 mld euro – mówiła o tym pani minister Elżbieta Bieńkowska – realizowano 73 projekty, przy czym 42, czyli więcej niż połowa – myślę, że ta informacja jest dla państwa ważna – są realizowane przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad. 90%, 100% de facto alokacji już jest zakontraktowane, płatności są na poziomie zadowalającym, dobrym czy też bardzo dobrym, bardzo dobrym w ramach działania 6.1, stanowią 80% całości realizowanych inwestycji, a w przypadku pozostałych priorytetów, uwzględniając także priorytet 6.1, kształtują się na poziomie około 50%. Chciałbym zapewnić państwa, ale także uspokoić i powiedzieć, że jestem święcie przekonany i głęboko w to wierzę, że już w stosunkowo krótkim czasie uda się wyjaśnić kwestie związane z zawieszeniem środków finansowych i już niebawem...

(Poseł Izabela Kloc: Już pan to mówił. Trzeci raz pan to powtarza.)

Drugi, jeżeli chodzi o ścisłość.

(Głos z sali: Aaa...)

Niebawem Polska otrzyma środki, które są ważne także z punktu widzenia...

(Poseł Izabela Kloc: Ma pan jeszcze 5 minut.)

Nie, mam 21 sekund. Kontroluję czas, proszę się o to nie obawiać.

Niebawem trafią do budżetu państwa środki, które są ważne także w kontekście generowania ewentualnie deficytu finansów publicznych. Bardzo państwu – wszystkim państwu – dziękuję. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

(Poseł Tadeusz Iwiński: W sprawie formalnej, panie marszałku.)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję panu posłowi Sługockiemu.

Pan poseł...

(Poseł Tadeusz Iwiński: W sprawie formalnej.)

(Poseł Anna Paluch: W trybie sprostowania.)

Panie profesorze, chwileczkę. Najpierw pani poseł Anna Paluch, później prof. Iwiński.

Bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch:

Bardzo dziękuję, panie marszałku, za udzielenie mi głosu w trybie sprostowania.

Szanowny panie pośle, przedstawicielu Platformy Obywatelskiej, ośmielam się zauważyć, że jednego istotnego aspektu pan jakoś nie dopuścił do swojej świadomości, mianowicie uchwalenia przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, przez Sejm w czasie rządów Prawa i Sprawiedliwości, ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Aby pan poseł przeczytał, podam panu adres publikacyjny: Dziennik Ustaw z 2006 r. Nr 226, poz. 1658. To jest ustawa uchwalona 6 grudnia 2006 r., która normuje zasady, kwestię podmiotów prowadzących politykę rozwoju, tryb współpracy, procedury, system zarządzania i kontroli. Pani minister Bieńkowska relacjonowała wszystkie pozytywne recenzje płynące z Komisji Europejskiej dotyczące tego systemu, mówiła o systemie koordynacji polityk itd.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich

Pani poseł, pani poseł...

Poseł Anna Paluch:

Przypomnę, że pańskie koleżanki i pańscy koledzy grozili zaskarżeniem tej ustawy w czasie procedowania nad nią w Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pani poseł, dziękuję bardzo.

Poseł Anna Paluch:

Już kończę, panie marszałku. Jeszcze 5 sekund.

Pańscy koledzy wnioskowali...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich

Nie, nie, w zasadzie nie powinna pani nawet zacząć, powiem pani szczerze, dlatego że narusza pani art. 184 ust. 1 regulaminu Sejmu.

Poseł Anna Paluch:

...i odgrażali się, że ją zaskarżą do Trybunału Konstytucyjnego. Krótko mówiąc, pan całkowicie rozminął się z prawdą. Całkowicie. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

W zasadzie niezgodnie z regulaminem, ale w ramach grzeczności mojej głos pani poseł Anna Paluch zabrała.

(Poseł Anna Paluch: W dobrej sprawie.)

Proszę bardzo, pan prof. Iwiński.

(Poseł Tadeusz Iwiński: W sprawie formalnej.)

W sprawie formalnej, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Iwiński:

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Chciałbym zabrać głos w sprawie formalnej, bo do tych spraw należy również sposób prowadzenia dyskusji. Muszę powiedzieć, że wystąpienie pana posła Sługockiego zdumiało mnie, jak mało które przez tyle lat w Sejmie. Otóż nie chodzi nawet o finezję początkującego wikarego, prawda, nie ubliżając wikarym *(Wesołość na sali, oklaski)*, ale chodzi o to, że wiem, iż pan pracował kilka lat w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, jednak tu jest Sejm. Natomiast pan wystąpił jako trzy razy gorszy klon pani

minister i przemawiał tutaj, nie wiem, z pozycji pouczania... (*Poruszenie na sali*) No więc nie może. Pan występował w imieniu klubu (*Poruszenie na sali*), w imieniu klubu...

(*Głos z sali: To jest wniosek formalny?*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Panie profesorze, panie profesorze...

Posel Tadeusz Iwiński:

Dlatego chciałbym prosić pana marszałka... (*Poruszenie na sali*)

...żeby pan doprowadził do tego, aby następne wystąpienia klubowe nie były gorszymi wystąpieniami na modłę wystąpień ministrów, tylko były wystąpieniami w imieniu klubów.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Szanowny panie profesorze, pan jest w Sejmie dłużej ode mnie i lepiej ode mnie pan wie, że nie jestem w stanie wpływać na treść wystąpień.

(*Posel Cezary Grabarczyk: A wniosek formalny?*)

Myślę, że komentowanie wystąpienia pana posła Sługockiego nie było potrzebne, nie było konieczne. (*Oklaski*)

Posel Tadeusz Iwiński:

To jest pana zdanie, pana zdanie. Wystąpiłem...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Panie profesorze...

Posel Tadeusz Iwiński:

Panie marszałku, wystąpiłem o zmianę sposobu prowadzenia dyskusji, ponieważ taki sposób prowadzenia dyskusji, jaki zaprezentował pan poseł Sługocki, myli pracę urzędniczą z pracą w Sejmie RP. I o to chodzi. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dobrze, panie profesorze, wyraził pan swoją opinię. Nie mam wyjścia, muszę pozwolić na parę zdań panu posłowi Sługockiemu.

Posel Waldemar Sługocki:

Panie Profesorze! Panie Ministrze! Panie pośle, serdecznie panu dziękuję za komentarz i za opinię na temat mojego wystąpienia. Wszystkiego dobrego. Dziękuję bardzo. (*Poruszenie na sali, oklaski*)

(*Głos z sali: To nie jest sprostowanie.*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Zaraz państwo podejmiecie wysiłek zmierzenia się ze swoim wystąpieniem i zobaczymy, jak to wypadnie. Tak więc serdecznie zapraszam.

W pierwszej kolejności z tego czasu korzystać będzie pan poseł Andrzej Adamczyk, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Andrzej Adamczyk:

Panie Marszałku! Panie i Panowie Posłowie! W imieniu Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość mam zaszczyt odnieść się do przedstawionej tutaj informacji rządu na temat zablokowania kwot funduszy europejskich. Podzieliliśmy czas klubowy na trzy części. Pan poseł Krzysztof Tchórzewski oraz pan poseł Mariusz Kamiński także zabiorą głos w imieniu klubu.

Słuchając wypowiedzi pani minister Bieńkowskiej – ale wcześniejszej wypowiedzi – trudno oprzeć się wrażeniu, że za katastrofę w służbie zdrowia odpowiedzialni są pacjenci, zaś słuchając pana ministra Nowaka i premiera Tuska, a szczególnie ministra Nowaka, trudno oprzeć się wrażeniu, że za bałagan na kolei odpowiedzialni są kolejarze. Nie odpowiada absolutnie minister. Za nieukończone budowy polskich autostrad i dróg ekspresowych odpowiedzialne są firmy budowlane, a nie generalna dyrekcja i minister transportu. Za aferę OLT Express odpowiada kilkaset tysięcy jej klientów i wierzycieli Amber Gold, nie odpowiada zaś Urząd Lotnictwa Cywilnego, nie odpowiada minister transportu. Za chaos i

zagrożenie upadkiem LOT oraz uziemione samoloty odpowiedzialni są pracownicy LOT i producenci Dreamlinera. Wreszcie za setki bankructw polskich firm budowlanych odpowiedzialne są one same – firmy budowlane, budujące polskie drogi i autostrady. W końcu, panie ministrze, słuchając pana, trudno oprzeć się wrażeniu, że za zamrożone przez Komisję Europejską środki finansowe na budowę dróg zamiast ministra transportu odpowiadają wykonawcy i firmy budujące drogi.

(Głos z sali: A kto?)

(Głos z sali: Właśnie.)

Panie ministrze, zwracam się do pana z pytaniem, za co panu płacą polscy podatnicy, za co pan odpowiada? *(Oklaski)* I jaki jest zakres pana odpowiedzialności?

(Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak: Właśnie taki.)

W tym pańskim wystąpieniu będącym przedstawieniem zapisów ustawy Prawo zamówień publicznych, wystąpieniu w imieniu premiera tego rządu, zabrakło zwyczajnego słowa „przepraszam”. A za co? Za 5-letnie dokonania tego rządu. Przed pięcioma laty, czterema laty ostrzegaliśmy, Prawo i Sprawiedliwość ostrzegało, że procedury stosowane w ramach realizacji, przygotowania i realizacji inwestycji drogowych zakończą się katastrofą. Prawo i Sprawiedliwość w poczuciu odpowiedzialności za państwo kierowało apele do premiera Donalda Tuska, apelowało do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka przez te lata, kierowało także apele do pana. I jeżeli Cezary Grabarczyk, ówczesny minister infrastruktury, jawił się jeszcze jako człowiek dialogu, to pan jawi się jako typ słoja twist, szklanego słoja, który jest zakręcony, do którego się puka i który nie odpowiada, który niczego nie słyszy.

(Oklaski)

(Poseł Jarosław Zieliński: Nie rozumie.)

Tak.

(Poseł Anna Paluch: Nie rozumie.)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Panie pośle, niech pan powstrzyma się od tego rodzaju porównań.

Poseł Andrzej Adamczyk:

Od 2009 r., panie marszałku...

Panie marszałku, przyjmuję tę uwagę...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Wzajemnie żeśmy zwracali się do siebie, byśmy trzymali się tematu debaty. Dobrze?

Poseł Andrzej Adamczyk:

Dobrze.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Później, na końcu, są oświadczenia i tam już wolna wola hulaj dusza, piekła nie ma. Ale tutaj trzymajmy się...

(Poseł Anna Paluch: Panie marszałku, czas ucieka.)

...tematu debaty. I proszę już unikać tego rodzaju porównań.

(Poseł Izabela Kloc: Teraz jest czas dla pana marszałka.)

Poseł Andrzej Adamczyk:

Zwracaliśmy uwagę na źle rozstrzygane kontrakty drogowe. Zwracaliśmy uwagę na sytuację, która wystąpiła chociażby przy realizacji odcinków autostrady A1. Zwracaliśmy uwagę na rozstrzygnięcia, na wybór firm, które nie powinny tych kontraktów podejmować. Zwracaliśmy uwagę na to, apelowaliśmy o wstrzemięźliwość w decyzjach o zleceniu kontraktów z wolnej ręki. Mam tutaj na myśli chociażby odcinki po Chińczykach. Nic, absolutnie nic nie trafiało, żaden z tych apeli nie trafiał ani do premiera Tuska, ani do kolejnych ministrów odpowiedzialnych za sprawy transportu. Apelowaliśmy o zmianę Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Bez rezultatu, bez efektu. Rozłożyliście polski system realizacji inwestycji, polskie firmy budowlane rozłożyliście całkowicie przez okres tych 5 lat.

Kiedy zwracaliśmy się z apelami, kiedy zwracaliśmy się z wnioskiem o wotum nieufności wobec właściwego ministra, fundowaliście mu kwiaty. Te róże mogą teraz kosztować bez mała 4 mld euro. Trzeba o tym pamiętać. Biliście prawo ministrom, natomiast z nas szydziliście.

Wydaje się absolutnie niegodziwe, absolutnie pozbawione jakichkolwiek podstaw dobrego wychowania imputowanie teraz opozycji, że opozycja donosi do Brukseli. A co, sądziliście, że Bruksela tego nie widzi? Że Komisja Europejska nie widzi tego, co zrobiliście z inwestycjami na polskich drogach? *(Oklaski)* Że Bruksela nie widzi, że doprowadziliście do bankructwa setki polskich firm?

(Poseł Izabela Kloc: No właśnie, no właśnie, o tym w ogóle nie mówiliście.)

Co zmieniliście w procedurach związanych z realizacją inwestycji drogowych, aby firmy, które podejmują te projekty, mogły normalnie funkcjonować? Dzisiaj mówicie o szczególnych osiągnięciach. Pani minister i pan minister mówicie o tym, że Polska to jedyny kraj, gdzie najlepiej realizuje się inwestycje drogowe. I co? Polska to jedyny kraj, gdzie wydatkowano dziesiątki miliardów złotych, firmy budowlane padają, bankrutują. Gdzie w Europie miały miejsce takie procesy? Jakie procedury naprawcze włączyliście? Czym dzisiaj odpowiecie Brukseli?

(Głos z sali: Niech pan nie opowiada...)

Czym dzisiaj odpowiecie Brukseli? Jakie procedury włączyliście?

(Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak: Pan doskonale wie...)

W grudniu ubiegłego roku w Brukseli zebrała się federacja pracodawców, federacja wykonawców inwestycji drogowych w Europie. I w grudniu ta federacja złożyła skargę do Komisji Europejskiej, którą podpisało kilkadziesiąt firm wykonujących roboty w Polsce. To była skarga na procedury stosowane przez polski rząd, procedury w zakresie inwestycji drogowych.

Panie Marszałku! Składam w imieniu klubu parlamentarnego wniosek o odrzucenie w całości informacji rządu. Przepraszam, jeżeli nadwyreżyłem cierpliwość. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

W ramach czasu klubu Prawa i Sprawiedliwości pan poseł Krzysztof Tchórzewski.

Uprzejmie proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski:

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Jak widać, sytuacja na rynku wykonawców drogowych jest kuriozalna. Z jednej strony są oni oskarżeni o zmywy cenowe, a z drugiej strony mamy całą serię upadłości firm realizujących inwestycje drogowe. Niektóre szacunki wskazują, że tysiące pracowników tych firm trafia na bezrobocie. A więc jest pytanie, państwo ministrowie: Czy budowane drogi kosztują nas tanio czy drogo?

Nawiązując do inwestycji kolejowych, chcę powiedzieć, że mija sześć lat, pozostaje niewiele, bo to jest tylko to samo plus dwa, i na 10% mamy złożone faktury, podobno ok. 50% zakontraktowanych i ok. 50% w przygotowaniu. Dlaczego tak jest? Otóż minister Bieńkowska na wniosek ministra transportu złożyła do Unii Europejskiej wniosek o przeniesienie 1,2 mld euro z kolei na drogi. Odpowiedź uzyskała po prawie dwóch latach i to odmowną. Mogła się tego spodziewać, ponieważ Komisja Europejska, jak wszyscy wiedzą, preferuje wydatki z funduszy strukturalnych: 60% na drogi, 40% na koleje. W Polsce już obecnie proporcja ta jest taka: 80% na drogi, 20% na koleje. Po uwzględnieniu wniosku byłoby mniej niż 15% na inwestycje kolejowe. Ale pani minister tego się nie spodziewała, bo pisała, a nie rozmawiała. W efekcie tej decyzji minister finansów nie uruchomił środków dla Polskich Linii Kolejowych na dodatkowe przygotowanie szerszego zakresu przetargów dających możliwość ewentualnego wykorzystania tych środków. Dlaczego i skąd taka bierność zarówno ministra transportu, jak i ministra rozwoju regionalnego, która może

spowodować stratę ok. 6–7 mld zł, tak potrzebnych polskim kolejom środków? Lenistwo czy brak kompetencji? Dwa lata czekać, nie rozmawiać, nie dyskutować, a potem mówić, że się ewentualnie znajdzie jakieś miejsca w ciągu ostatnich dwóch lat.

Dodatkowo widzimy, jak jest. Stanowiska rządowe w zakresie organizacji i nadzoru inwestycji, przetargów publicznych są obsadzone ludźmi miernymi, ale wiernymi, którzy nie potrafią fachowo zorganizować nadzoru inwestycyjnego oraz odbioru tych zadań. Potwierdza to także dzisiejsze posiedzenie podkomisji, na którym analizowano sytuację na lotnisku Modlin. Wskutek niekompetencji, a może i innych przyczyn instytut budownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej wskazuje na konieczność rozebrania i budowy od nowa pasa startowego. Okazało się, że to także jest inwestycja nie samorządowa, jak wszyscy myśleli, ale rządowa, ponieważ 65% udziałów w tej inwestycji ma Ministerstwo Obrony Narodowej i ministerstwo transportu. Problemy trwają od miesiąca, straty finansowe są ogromne, a wniosków kadrowych żadnych. Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję.

Również w ramach czasu PiS pan poseł Mariusz Kamiński.

Poseł Mariusz Kamiński:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! W ostatnich dniach opinia publiczna dowiedziała się, że Unia Europejska wstrzymała wypłatę 4 mld euro przeznaczonych na dofinansowanie budowy polskich dróg. Przyczyną tej decyzji było wykrycie przez ABW i prokuraturę przestępstwa zmywy cenowej i korupcji, do której doszło przy rozstrzygnięciu przetargu na budowę jednego z odcinków autostrad.

Jednak dowiedzieliśmy się jako obywatele czegoś więcej. Otóż sprawcy tych przestępstw byli na bieżąco monitorowani przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Ich rozmowy dotyczące ustawiania przetargu były nagrywane. Materiał dowodowy w tej sprawie został zebrany przez ABW, zanim przetarg został rozstrzygnięty.

Ponieważ sprawa dotyczyła istotnych interesów ekonomicznych państwa, obowiązkiem szefa ABW było poinformowanie o tym przestępczym procederze premiera. Kiedy Donald Tusk otrzymał od szefa ABW informacje w tej sprawie i co z tą wiedzą zrobił? To ważne pytanie, ale nie najważniejsze w tej sprawie. Najważniejsza jest odpowiedź na inne pytanie: Dlaczego w ogóle doszło do podpisania umowy na budowę tego odcinka autostrady z podmiotem, który wygrał ten przetarg w wyniku przestępstwa, i stało się to w sytuacji, w której dowody przestępstw były w rękach podległej premierowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego? Gdzie ta tarcza antykorupcyjna, panie ministrze, o której tak dużo mówiliście? Przecież tarcza antykorupcyjna miała zapobiec zaistnieniu przestępstwa. Czy rząd Donalda Tuska pogodził się z tym, że gospodarka wolnorynkowa w Polsce jest fikcją, że o tym, kto wygrywa publiczne przetargi, decyduje zmywa i łapówka?

Szanowny Panie Ministrze! Dziś to wy ponosicie pełną odpowiedzialność za tę kompromitację państwa polskiego na forum Unii Europejskiej. Kompromitację, której można było uniknąć. To wy dajecie argumenty przeciwnikom Polski, że w naszym kraju fundusze unijne mogą być defraudowane, a władze ten stan rzeczy tolerują. Cenę waszych zaniechań zapłacą zwykli obywatele, bo to oni, panie ministrze, a nie rząd, są pokrzywdzonymi w tej sprawie. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję panu posłowi Kamińskiemu.

W imieniu Ruchu Palikota głos zabierze pan poseł Bartłomiej Bodio.

Poseł Bartłomiej Bodio:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pani Minister! Panie Ministrze! Mam tutaj trzy wnioski o poszerzenie porządku posiedzenia Sejmu o następujące tematy: z 31 stycznia, Sojusz Lewicy Demokratycznej, w sprawie zamrożenia 4 mld, z 30 stycznia, Prawo i Sprawiedliwość, w tej

samej sprawie. Sojusz Lewicy Demokratycznej rozszerza również zapytanie o kolejne inwestycje w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko”. Mam także trzeci wniosek, tym razem z 2 stycznia, Ruchu Palikota o informację w sprawie nieprawidłowości na lotnisku w Modlinie, o którym mój szanowny przedmówca przed chwilą wspominał.

Tak jak państwo widzicie, wnioski klubu Ruch Palikota przez miesiąc nie były rozpatrywane i trafiły dzisiaj poprzez marszałka, przewodniczącego Komisji Infrastruktury do podkomisji do spraw transportu lotniczego, której miałem zaszczyt przewodniczyć i na której posiedzeniu dowiedzieliśmy się wspólnie z posłem Tchórzewskim tego, o czym mówił.

Te dwa wnioski były złożone 30 i 31 stycznia, więc całkiem niedawno, już w momencie gdy wszyscy mieliśmy świadomość, że polski rząd jest poszkodowanym w konflikcie z Unią Europejską, że środki europejskie, te zamrożone 4 mld, 3,5 mld, według różnych wyliczeń, prędzej czy później polskiemu rządowi zostaną zwrócone i że nie tutaj należy upatrywać tak naprawdę problemów w naszym systemie transportowym. Jednak pan profesor, koledzy z Prawa i Sprawiedliwości zarzucają, że poseł Prawa i Sprawiedliwości traktuje was jak wikary z ambony.

(Głos z sali: Z PO.)

Przepraszam bardzo, poseł z Platformy Obywatelskiej traktuje was jak wikary z ambony. Sami jesteście sobie winni.

(Poseł Zbigniew Kuźmiuk: Nas wszystkich.)

(Poseł Anna Zalewska: Pana też.)

Nie mam zamiaru więc się tutaj jak okonek na haczyku i bić pianę z powodu sprawy, która tak naprawdę nie zaistniała. Bardzo się cieszę i dziękuję ministrom, pani Bieńkowskiej i panu Nowakowi, że te pieniądze do nas wrócą, a my dzisiaj pokażemy tak naprawdę, iż niepotrzebnie się spieramy. Bowiem nie tam jest spór, gdzie...

(Głos z sali: Niepotrzebnie.)

Tak, panie pośle, zupełnie niepotrzebnie. Gdybym bowiem wiedział, że to będzie spór albo głosowanie nad wotum nieufności wobec obu ministrów za ostatnie pięć lat, tak jak tutaj któryś z moich poprzedników powiedział, to przygotowałbym się do tego (*Oklaski*), a nie przygotowywałbym pytań i informacji na tematy zawarte we wniosku.

Jestem dobrej myśli i trzymam za słowo obu ministrów, że te pieniądze wrócą, i mam nadzieję, że szybko dowiemy się o tym. Ale problemy pozostają. Tak jak powiedziałem, w jednym z wniosków była mowa o Programie Operacyjnym „Infrastruktura i środowisko”, o który chciałbym zapytać, bo uważam, że tutaj naprawdę będziemy mieli duży problem i powinniśmy zacząć wspólnie nad tym pracować. Przypomnę, że po awansie koalicyjnego wicepremiera pana Janusza Piechocińskiego ciągle nie mamy w Komisji Infrastruktury przewodniczącego podkomisji do spraw kolei – w takim właśnie newralgicznym momencie, kiedy tego potrzebujemy, kiedy powinniśmy wspierać ministra, nadzorować, punktować właśnie na posiedzeniach tej podkomisji, merytorycznie, w gronie osób, które są zainteresowane i zaznajomione z tematem.

Wracam do meritum. Wciąż niezmiernie niskie jest wykorzystanie funduszy unijnych na infrastrukturę kolejową. W tym sektorze zawarto 31 umów – bardzo dziękuję, panie ministrze, poprawiłem, 10 minut temu miałem jeszcze 29 – na kwotę sięgającą 16 mld zł. Bardzo się cieszę, wielkie gratulacje, ale to jest cały czas 55% pieniędzy przyznanych przez Brukselę na dofinansowanie transportu szynowego. Tymczasem wszystkie umowy, jeśli chodzi o całość dofinansowania, powinny zostać podpisane do końca 2013 r., a rozliczone do 31 grudnia 2015 r.

W programie „Infrastruktura i środowisko” na dofinansowanie inwestycji w transport kolejowy w latach 2007–2013 przeznaczono około 20 mld zł. Zasadne jest również zadanie pytania o rozliczenie dotychczas wydanych już środków, szczególnie w kontekście przedłużających się prac modernizacyjnych, na przykład na linii E65 Warszawa – Gdańsk

oraz nr 1 Warszawa – Łódź. Według dotychczas obowiązujących dokumentów wydatki w zakresie wieloletniego programu inwestycji kolejowych do 2015 r. na inwestycje w infrastrukturę kolejową miały wynieść 38 mld zł. W projekcie aktualizacji widnieje kwota o ponad 1 mld niższa. Wynika to z oszczędności na projektach modernizacyjnych.

Czego tutaj zabrakło? Ofiarą cięć padły projekty modernizacji linii Zgierz – Kutno – Płock oraz Tłuszcz – Ostrołęka. Na trasie Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka spadło finansowanie z 200 mln do 24 mln, a zakres ograniczono do odcinka Tłuszcz – Wyszaków, na którym roboty zostały już wykonane. Akurat codziennie przejeżdżam przez przejazd kolejowy w Wyszakowie drogą na Ostrołękę, cytując klasyka, ale ludzie w Ostrołęce czekają na tę modernizację – 200 mln zł. Niestety do Ostrołęki ta modernizacja nie dojedzie. Chciałbym zapytać: Co dalej z modernizacją trasy Tłuszcz – Wyszaków – Ostrołęka? Być może podwyższenie europejskiego udziału w finansowaniu kolei pozwoli na sfinansowanie tej trasy, która, przypomnę, wyskoczyła ze względu na problemy energii i wycofanie się z inwestycji energetycznych. Być może to będzie dobry pomysł na zagospodarowanie tych niespodziewanych środków, z których wszyscy tak się cieszymy i których gratulujemy.

Co z projektami? Program Operacyjny „Infrastruktura i środowisko”, priorytet 7.1–51: System bezpieczeństwa publicznego na dworcach kolejowych Warszawskiego Węzła Kolejowego; priorytet 7.1–55: Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki; priorytet 7.1–59: Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych, tzw. projekt przejazdowy. Nie zmieściły się również takie zadania jak priorytet 7.1–84: Poprawa bezpieczeństwa przejść nad torami kolejowymi, tzw. projekt kładkowy. Wszyscy znamy z mediów doniesienia o tragicznej śmierci przechodnia, który zginął, spadając z takiej kładki. Nie mogę nie zapytać: Dlaczego te programy nie znalazły się?

Kolejne pytanie – priorytet 7.1–85: Polepszenie jakości obsługi pasażerów, tzw. projekt peronowy. Przy okazji aktualizacji programu widać opóźnienie w jego realizacji. W latach 2014–2015 Polskie Linie Kolejowe będą musiały wydać nie 10 mld w sumie, ale 10 mld każdego roku. Brzmi to wyjątkowo nierealnie, zważywszy, że do roku 2011 włącznie wydana została kwota 4,5 mld, choć według pierwotnego planu miało to być 11,7 mld. W 2012 r. wydano 4,1 mld zamiast 6 mld, a na rok 2013 zakłada się 6,7 mld, choć wcześniej miało być 9,8 mld.

Projekty PKP PLK według ostatniego dostępnego zestawienia to 3 projekty ukończone, 17 w realizacji, 29 czeka. Zaledwie 3 projekty zostały ukończone, z czego 2 nie dotyczą zadań budowlanych, a jedynie projektowych. Chodzi o prace przygotowawcze do projektu modernizacji linii kolejowej E75 Rail Baltica oraz prace przygotowawcze do projektu zabudowy systemu sterowania pociągami ERTMS na linii kolejowej E30 Legnica – Bielawa Dolna. Jedynym projektem budowlanym, który został całkowicie zrealizowany, jest budowa łącznicy kolejowej do lotniska Chopina w Warszawie. Inwestycja została oddana do użytku na Euro 2012.

Dramatycznie prezentuje się liczba projektów, w przypadku których stan prac na koniec sierpnia tego roku wynosi 0%. Jest ich aż 29. Mimo to tylko 11 projektów zostało oznaczonych jako zagrożone nieukończeniem inwestycji do końca 2015 r. W przypadku większości z tych inwestycji problemy w realizacji nie były tajemnicą i ani PKP, ani przedstawiciele resortu transportu nigdy oficjalnie nie przyznali, że termin ich zakończenia jest zagrożony.

Na pierwszy plan wysuwają się inwestycje realizowane przez Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury, które znajduje się w upadłości. Jest ono liderem konsorcjów realizujących kontrakt na dwa duże projekty modernizacji kluczowych linii kolejowych o łącznej wartości niemal 2,4 mld. Chodzi o kompleksową przebudowę linii kolejowej Warszawa – Łódź na odcinku Warszawa Zachodnia – Skierniewice oraz linii kolejowej E30 na odcinku Zabrze –

Katowice. Stan zaangażowania rzeczowego na koniec sierpnia w przypadku pierwszej inwestycji wynosił 11%, w przypadku drugiej inwestycji jest to zaledwie 2%. Biorąc pod uwagę sytuację głównego wykonawcy, trudno przypuszczać, aby nastąpił tu jakikolwiek postęp. Pod znakiem zapytania stoi też największa inwestycja kolejowa infrastrukturalna w historii Polski. Mam tutaj na myśli modernizację linii kolejowej Łódź Widzew – Łódź Fabryczna wraz z przebudową podziemnego dworca kolejowego Łódź Fabryczna, projekt o wartości 1435 mln realizowany przez konsorcjum firm Torpol i Astaldi, które niedawno uzyskały zgodę Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na utworzenie wspólnie spółki mającej przejąć odpowiedzialność za te inwestycje. Stan zaangażowania rzeczowego dla tej inwestycji na koniec sierpnia wynosił 5%. O potrzebie modernizacji znajdującej się w opłakanym stanie i częściowo jednotorowej linii nr 8 na odcinku łączącym Warszawę z Radomiem mówiło się od wielu lat. Wydawało się, że w obecnej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej w końcu nastąpi długo oczekiwany przełom. Wiemy już z całą pewnością, że projekt o wartości 1300 mln nie będzie realizowany w pierwotnym zakresie, w którym zakładano budowę 2 lokalnych centrów sterowania, modernizację linii umożliwiającej prędkość do 160 km oraz dobudowę drugiego toru na odcinku Warka – Radom. Według informacji przekazanych przez pana ministra Andrzeja Massela rozważane jest ograniczenie inwestycji na odcinku Warszawa – Warka. Rail Baltica to kolejny prestiżowy projekt, który ma prawo śnić się i pewnie śni się polskim planistom linii kolejowych po nocach. Niestety nic nie wskazuje na to, żeby te koszmary miały się szybko skończyć, bo przynajmniej w tej perspektywie budżetowej zaplanowano jedynie modernizację pierwszego odcinka tego międzynarodowego szlaku kolejowego, który w przyszłości będzie zapewniać szybkie połączenie europejskiej sieci kolejowej z krajami bałtyckimi: Litwą, Łotwą i Estonią. Tutaj, panie ministrze, znowu wykreśliłem linię Warszawa-Rembertów – Tuszcz – Sadowne. Dziękuję, gratuluje.

Jakie mogą być konsekwencje niewykonania wspomnianych inwestycji w terminie? Z pewnością odczuje to budżet PKP PLK, który i tak już jest w opłakanym stanie, a bardzo możliwe że także budżet państwa. Po tym terminie bowiem inwestor, czyli w tym przypadku zarządca narodowej sieci infrastruktury w Polsce, będzie musiał dokończyć inwestycje z własnych środków. Nie wydaje się jednak możliwe, aby spółka przynosząca wielomilionowe i z każdym rokiem rosnące straty mogła sobie na to pozwolić. Możliwości kredytowania takich inwestycji w tej sytuacji też są bardzo ograniczone. Wartość środków w Funduszu Kolejowym, które mogłyby w tej sytuacji stanowić nieocenioną pomoc, to kropla w morzu potrzeb. Czy znajdą się pieniądze w budżecie na dokończenie tych inwestycji w wypadku, gdyby finansowanie europejskie zostało zagrożone? Zróbmy wszyscy wszystko co w naszej mocy, aby środki unijne nie przepadły. Chciałbym tutaj podkreślić, że mówię to z troską, a nie z wyrzutem. Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję panu posłowi.

Pozostało jeszcze trochę czasu dla klubu Prawa i Sprawiedliwości i z 2 min i 39 sek. zmierzy się pan poseł Adamczyk.

Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk:

Dziękuję.

Panie Marszałku! Panie i Panowie Posłowie! Podkreślane ograniczenia czasowe powodują, że niekiedy wystąpienia są dynamiczne i niepozbawione emocji.

Zwracając uwagę na brak komunikacji z obecnym ministrem transportu, miałem na myśli wszystko to, co dotyczy polskich przedsiębiorców czy przedsiębiorców w Polsce realizujących inwestycje drogowe. Otóż w ubiegłym roku mieliśmy kryzys. Kilkaset firm zbankrutowało, ogłosiło upadłość, małych i dużych. Pan minister Nowak deklarował –

wydawało się, że dotarło to do niego – że trzeba zmienić procedury, trzeba zmienić system. Jaki jest efekt? Mam przed sobą dwa nakazy zapłaty wydane w postępowaniu nakazowym, upominawczym, jeden na kwotę 180 mln, drugi 1728 mln zł. Wszystkie nakazują pozwanemu, czyli Skarbowi Państwa, generalnej dyrekcji, wypłatę pieniędzy na rzecz firm, które realizowały inwestycje drogowe. Dla was, państwo 1700 tys. czy 200 tys. to są drobne pieniądze, to jest kurz. Dla tych firm, zatrudniających dziesiątki, setki ludzi, to jest: być albo nie być. I wy tego w dalszym ciągu nie dostrzegacie. A jeżeli sądzicie, że Bruksela tego nie widzi, to bardzo grubo się mylicie. Podłe jest pomawianie posłów opozycji o to, że donoszą do Brukseli. Podłe jest to m.in. dlatego, że chociażby już 16 września 2012 r. jeden z eurodeputowanych w imieniu firm wykonujących inwestycje drogowe w Polsce złożył skargę do pana komisarza Hahna, złożył skargę do Komisji Europejskiej, i wiecie, państwo, co w tej skardze napisał, z czym oczywiście my się nie zgadzamy? Napisał: sugeruję, by Komisja zamroziła wszystkie przyszłe fundusze na polskie projekty do czasu wyjaśnienia złych praktyk. A co to oznacza? To, że we wrześniu skarżono się na złe praktyki. Nie wyciągnęliście z tego żadnych wniosków. Co przedstawiliście Komisji Europejskiej? Jaki system naprawczy? Jakie procedury będą stosowane, żeby takich skarg nie było, żeby eurodeputowani innych skarg, takich dokumentów nie składali? I dzisiaj mówicie, że winni zablokowania pieniędzy są polscy przedsiębiorcy? My chcemy, żeby te pieniądze z Unii Europejskiej trafiły do Polski, one są nam potrzebne, ale przy takim zaniedbaniu, takiej ignorancji, takiej bucie tego rządu to jest niemożliwe. *(Dzwonek)* Musicie zmienić postawę, musicie zmienić podejście do problemu. I o to stale apelujemy. Nie bądźcie jak ten szklany słój twist, do którego się puka...

(Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak: Po co się tak denerwować?)

...wszystko niby widać, ale tam nic nie dociera. Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Andrzej Dąbrowski...

(Poseł Andrzej Adamczyk: Pan minister pozwoli, to nie pan wyznacza zasady i tryb procedowania na tej sali.)

Panie pośle.....

(Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak: To w trosce o pana zdrowie i nerwy.)

(Poseł Andrzej Adamczyk: Nie pan, panie ministrze.)

Dobrze. Naprawdę namiętności nie są potrzebne w tak błahych sprawach.

Pan poseł Andrzej Dąbrowski, Polskie Stronnictwo Ludowe.

Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Dąbrowski:

Panie Marszałku! Pani Minister! Panie Ministrze! Wysoka Izbo! Przypadł mi zaszczyt wspólnie z posłem Rackim zaprezentowania stanowiska Klubu Parlamentarnego Polskiego Stronnictwa Ludowego w punkcie: „Informacja prezesa Rady Ministrów na temat wstrzymania przez Komisję Europejską wypłaty 4 mld euro funduszy UE na projekty drogowe zarządzane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w ramach programów »Infrastruktura i środowisko« oraz »Rozwój Polski Wschodniej«, a także możliwości utraty unijnych środków na budowę kolei oraz braku nadzoru nad Generalną Dyrekcją Dróg i Autostrad”.

Na wstępie swojego wystąpienia pragnę podkreślić, że, jak podaje Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, w 2012 r. rozliczyło ono w Komisji Europejskiej wydatki na kwotę 55,7 mld zł. To 111% założonego planu. Oznacza to 5,3 mld zł nadwyżki. Według danych Komisji Europejskiej nasz kraj znajduje się wśród liderów w wydatkowaniu funduszy. W 2013 r.

wydatki ze środków unijnych będą skoncentrowane głównie na wsparciu przedsiębiorców oraz rynku pracy, jednak infrastruktura drogowa i kolejowa będzie dalej bardzo ważnym aspektem.

Według danych Komisji Europejskiej dotyczących wykorzystania funduszy unijnych na lata 2007–2013, stan na 7 stycznia 2013 r., spośród wszystkich państw Unii Europejskiej Polska otrzymała największą kwotę funduszy. Wartość środków przekazanych dotąd przez Komisję, zaliczek i refundacji, przekroczyła 35,1 mld euro. Na kolejnych miejscach plasują się Hiszpania i Niemcy, które uzyskały z Komisji Europejskiej odpowiednio 17,9 mld euro i 13,8 mld euro.

W przygotowanym przez Business Centre Club szóstym już raporcie, niezależnym dokumencie, który zawiera aktualną analizę stanu wykorzystania funduszy europejskich na lata 2007–2015 w Polsce w ramach Narodowej Strategii Spójności 2007–2013 oraz krajowych i regionalnych programów operacyjnych przedstawiono takie oto najważniejsze wnioski.

Obecnie Polska wydaje ok. 4 mld zł miesięcznie. Gdyby utrzymać to tempo, kontraktację skończylibyśmy w maju 2015 r., a wydatkowanie w styczniu 2016 r. Zdaniem BCC wszystkie umowy należy podpisać do

końca 2013 r. i zmobilizować się, aby wszystkie środki zostały wydane do końca 2014 r. Pozwoli to uniknąć zejścia się w czasie perspektyw budżetowych i skupić się na nowej perspektywie. Polska jest największym beneficjentem unijnej polityki spójności, w ramach której otrzymała 1/5 pieniędzy przewidzianych dla wszystkich krajów członkowskich. Cieszymy się opinią kraju, który dobrze radzi sobie z realizacją polityki spójności i wykorzystywaniem pieniędzy unijnych. Jesteśmy pod tym względem pośrodku stawki, między 9. a 13. miejscem. Aktualnie Polska najlepiej wydatkuje środki z Programów Operacyjnych „Innowacyjna gospodarka” oraz „Infrastruktura i środowisko”, a także w ramach programów regionalnych. Najlepiej radzą sobie województwa opolskie, wielkopolskie i pomorskie, jednak, co warte zauważenia, różnice pomiędzy regionami w wydatkowaniu pieniędzy z Unii Europejskiej są coraz mniejsze. Widać postępy w absorpcji środków unijnych w transporcie i energetyce, fundusze europejskie dają dodatkowo 1% rocznie do wzrostu polskiego PKB.

W kontekście ostatnio gorącego tematu, jakim jest zawieszenie przez Komisję Europejską wypłaty na polskie projekty drogowe, sprawdziliśmy, ile projektów w 2012 r. otrzymało dotację z Unii Europejskiej. Jeśli chodzi o projekty stricte drogowe, to były to aż 592 inwestycje. Jak wynika z danych Komisji Europejskiej, Polska wykorzystwała dotąd między 66% a 70% unijnych środków na drogi w ramach programu „Infrastruktura i środowisko” oraz blisko połowę w ramach programu „Rozwój Polski Wschodniej”. Do wykorzystania na drogi Polska ma jeszcze ok. 4 mld. Na lata 2007–2013 w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” Polska ma na projekty drogowe do wykorzystania 11,5 mld euro, z tego na projekty zarządzane przez GDDKiA ponad 10,3 mld.

W zeszłym tygodniu, jak już zostało to na tej sali dziś powiedziane wielokrotnie, Komisja Europejska podała informację o przerwaniu wypłaty funduszy Unii Europejskiej. Decyzja została podjęta w następstwie informacji o trwającym dochodzeniu dotyczącym trzech współfinansowanych projektów w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. Tak jak dzisiaj już tutaj przedstawiała pani minister, właściwie może się skończyć na jednym projekcie. Zgodnie z tymi informacjami potwierdzonymi przez polskie władze prokurator oskarżył 11 osób o znowę na rzecz próby utworzenia kartelu, 10 byłych i obecnych managerów dużych firm budowlanych i jednego dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Jeśli te oskarżenia się potwierdzą, mogą dowodzić złamania przepisów dyrektywy o przetargach publicznych w Unii Europejskiej oraz będą świadczyć o potencjalnie poważnej

słabości systemu zarządzania i kontroli, ale tak jak już dzisiaj się dowiedzieliśmy, najprawdopodobniej będzie to dotyczyć tylko jednego projektu. Chodzi o rozbudowę dróg ekspresowych na odcinku Jeżewo – Białystok, przystosowanie parametrów drogi krajowej nr 8 na odcinku Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka oraz budowę autostrady A4 Radymno – Korczowa.

Zdaniem Komisji Europejskiej polskie władze powinny wycofać wszystkie wydatki związane z projektami, które były przedmiotem dochodzenia i postępowania sądowego, oraz przeprowadzić szeroko zakrojoną akcję kontrolną w celu ustalenia zakresu potencjalnych nieprawidłowości i zagrożeń wynikających z innych projektów, które mogły być narażone.

I to, z tego, co się dowiedzieliśmy, już się dzieje. Komisja Europejska wskazuje, iż kiedy te nieprawidłowości zostaną wykryte, polskie władze powinny dokonać korekty finansowej i wycofać nieprawidłowe wydatki z wniosków o wypłatę do komisji. Korekta najprawdopodobniej będzie dotyczyła maksymalnie jednego projektu na kwotę 600 mln zł, więc nie mówimy o 4 mld euro.

Rzeczniczka Komisji Europejskiej do spraw polityki regionalnej Shirin Wheeler powiedziała: Pieniądze nie są stracone. Polskie władze muszą skontrolować, gdzie mogły być zaangażowane firmy, które są podejrzewane o zмовę na rzecz próby utworzenia kartelu. Działania Komisji Europejskiej nie są wymierzone przeciwko Polsce.

Nie ulega wątpliwości, że ostatnie pięć lat to czas wielkiej budowy, satysfakcji z tego, co udało się już zrobić, i refleksji nad tym, co się nie udało. Jesteśmy w trakcie kryzysu gospodarczego, prawdopodobnie przed jego nową falą. Miękkie lądowanie dotychczas zapewniły nam inwestycje infrastrukturalne realizowane w obecnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej. Liczę na to, że w nowej perspektywie finansowej, którą będziemy niedługo uruchamiali, lokomotywą do łagodnego przejścia przez kryzys będą kolejne wielomiliardowe inwestycje w infrastrukturę. Chciałbym, żeby Polska jeszcze przez wiele lat była jednym wielkim placem budowy, aby te prace były widoczne i szybkie.

Wierzmy głęboko, że ta sprawa szybko się wyjaśni, te pieniądze będą, będą też kolejne, w dalszym ciągu będą powstawały i obwodnice, i drogi ekspresowe, i, co cieszy mnie, o czym powiedział dzisiaj minister Nowak, będą inwestycje w koleje. Wierzę głęboko, że Wrocław – Warszawa też się znajduje w tych planach. Tak że dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję panu posłowi.

Ale to nie wszystko ze strony Polskiego Stronnictwa Ludowego, bo resztę czasu wykorzysta pan poseł Józef Racki.

Posel Józef Racki:

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Pani Minister! Panie Ministrze! Chciałbym oświadczyć w imieniu Polskiego Stronnictwa Ludowego, że będziemy głosowali za przyjęciem informacji przedstawionej na tej sali. Na dowód tego przedstawię kilka cyfr dotyczących województwa wielkopolskiego. Województwo wielkopolskie ma 1517 km dróg krajowych. Drogi krajowe oznaczone są 16 numerami. S11 jest sztandarową drogą przechodzącą przez Wielkopolskę, liczącą 340 km długości. Również ważna jest droga S5 Gniezno – Poznań – Wrocław. W roku 2012 w Wielkopolsce oddano do użytku 48 km dróg ekspresowych. Jeżeli do tego dodalibyśmy, ile wybudowano wiaduktów, ile przejść podziemnych, to całą wartość inwestycji szacuje się na kwotę 2477 mln zł. Przypominam, chodzi tylko o drogi krajowe.

Do czego jako Wielkopolska jesteśmy już przygotowani? Jeżeli byłby problem z wydaniem pieniędzy, Wielkopolska jest przygotowana. Może je dzisiaj brać i w ciągu 2 lat to zrealizujemy. Mamy przygotowany odcinek drogi S5 Poznań – Wrocław, która już jest budowana. I na odcinek Wrocław... tylko na jeden z odcinków Kaczkowo – Korzeńsko będą przeznaczone 1304 mln, przy czym środki unijne to 951 mln zł. Trzeba zwrócić uwagę na dużą część przewidzianych środków, również unijnych. Jeśli chodzi o drogę Wrocław –

Warszawa przez Syców, Kępno, na naszym odcinku w budowie jest 45 km. 2013 r. to będzie czas, kiedy oddamy tę drogę do użytku. Koszt budowy tej drogi to 1400 mln zł. Trzeba powiedzieć, że tylko w Wielkopolsce pod ten kawałek drogi trzeba było pozyskać ponad 3000 działek. Trzeba było rozmawiać z rolnikami, żeby dokonać tego wykupu.

Jeśli chodzi o inwestycje przygotowane w Wielkopolsce, o których mówiłem, że weźmiemy każdy pieniądz, byle tylko je realizować, to jest to obwodnica Koźmina Wielkopolskiego o długości 6 km – tylko pozwolenie na budowę i wejść, jest obwodnica Ostrowa Wielkopolskiego – ten teren odwiedzała Komisja Infrastruktury – o długości prawie 14 km, również przygotowana do budowy, obwodnica Jarocina o długości 10 km, gdzie trwają wykupy gruntów, obwodnica Żnina i Gniezna na drodze nr 5, która prowadzi do Wrocławia, 21 km, gdzie również trwają prace związane z pozyskiwaniem gruntu, obwodnica Kępna, 11 km, droga krzyżująca się z drogą nr 8, która jest budowana z węzłem, ale nie ze zjazdem na drogę nr 11, co zostało odłożone na trochę później. Pozostanie do wybudowania końcówka drogi z Poznania do Wrocławia o długości 78 km. Nie jest tutaj ujęta obwodnica, o której jeszcze powiem, Ujścia i Piły, jakże ważna w ciągu drogi nr 11.

Myślę, że nie ma obaw o wydanie pieniędzy, które zostałyby przeznaczone na ten cel. Udowodniłem, że jednak działamy, robimy i to widać.

Ale chciałbym wrócić do sprawy kolei. Inwestycje rozpoczęte na ciągu kolejowym Kluczbork – Kępno – Ostrów – Poznań są realizowane w powolnym tempie. Myślę, że jest tu brak większych nakładów, żeby można było na odcinkach tej jakże ważnej drogi Śląsk – Poznań – Szczecin jechać z prędkością przynajmniej 80–100 km, a nie – jak to dzisiaj jedzie się na niektórych odcinkach – 40 km.

Mam pytania do pana ministra. Sprawa budowy czy przebudowy kolejowej drogi Warszawa – Skierniewice. Jakie jest jej zaawansowanie? Mam również ciągle na myśli kolej dużych prędkości. Zawsze o niej mówiłem, mówię i będę mówił, jakkolwiek być może to jest odległa przyszłość, ale wiem jedno, że samoloty ani samochody nie zastąpią kolei. Jeżeli mielibyśmy kolej dużych prędkości z Warszawy do miast wojewódzkich oddalonych w znacznych odległościach od Warszawy, to zawsze w to miejsce dojedziemy. Stąd moje pytanie: Czy trwają prace nad kolejną dużą prędkości i na jakim są etapie?

I tak ze smutkiem powiem, że ubolewam nad tym, że mentalność Polaków, pomimo że już żyjemy w innym ustroju, skarżenia się na polski rząd – kiedyś do Moskwy, a teraz do Brukseli – jest w mojej ocenie nie na miejscu. Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

(*Posel Maria Zuba: Jesteście pierwsi w tej grupie.*)

(*Głos z sali: To wy się skarżycie.*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję bardzo.

O zabranie głosu proszę pana posła Tomasza Kamińskiego, Sojusz Lewicy Demokratycznej.

Posel Tomasz Kamiński:

Bardzo dziękuję.

Szanowny Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Państwo Ministrowie! Na początek chciałbym zwrócić się do pana ministra Nowaka.

Panie Ministrze! W Polsce konstytucja nie uległa zmianie i to Sejm jest organem kontrolnym dla rządu, więc proszę nie pouczać z tej mównicy posłów, o czym mogą mówić, a o czym nie powinni mówić.

Debatujemy dzisiaj nad kluczową i ważną sprawą, nie – jak mówiła pani minister – o pudełkach faktur. Dyskutujemy o korzystaniu ze środków budżetu unijnego na programy rozwojowe Polski w ostatnim roku obecnej perspektywy finansowej, w której mamy szansę otrzymać ponad 90 mld euro w Funduszu Spójności, w funduszach strukturalnych oraz na politykę rolną.

Trzeba jednak jasno przypomnieć, że jest to konsekwencja zakończonych 10 lat temu negocjacji członkowskich i traktatu wypracowywanego przez rząd Sojuszu Lewicy Demokratycznej na czele z Leszkiem Millerem. (*Oklaski*) Od początku 2007 r. mamy te środki, one są dostępne, wy je dzisiaj wydajecie, ale taka jest kolej rzeczy. Dzisiaj wy odcinacie te kupony od tych inwestycji i od środków, które my wynegocjowaliśmy.

Ale dzisiejsza debata dotyczy przerwania finansowania projektów drogowych. Decyzja ta zapadła w grudniu 2012 r., rząd został poinformowany, ale próbował sprawę ukryć. Dowiedzieliśmy się o tym z ponadmiesięcznym opóźnieniem. Przy okazji dowiedzieliśmy się, że już kilka razy, dwukrotnie przerywano finansowanie i raz oczywiście z powodu korupcji w administracji. Łącznie są to oczywiście dużo większe kwoty, niż w ogóle otrzymuje wiele państw członkowskich, ale rząd mówi, że są to drobiazgi – mówię tutaj o kwotach wstrzymanych – i że takie rzeczy mogą się zdarzać.

Najpierw próbowaliście zataić sprawę, potem zlekceważyć albo zarzucić Komisji działania bezprawne. Pani minister Bieńkowska udzielała wywiadów, mówiąc: jedziemy z ministrem Nowakiem do Brukseli z listą przepisów prawnych, które mówią, że zablokowanie tych pieniędzy to działanie bezprawne. Dalej mówiła, że urzędnicy europejscy nie ponoszą odpowiedzialności za swoje błędne decyzje. Tylko dwa zdania cytatu pani minister i dużo zasadniczych, wręcz kompromitujących błędów. Indolencja połączona z arogancją, chciałoby się rzec. Obowiązkiem pani minister jest znać dokument z roku 2009, w którym jest definicja pojęć przerwania finansowania i zawieszenia finansowania. Przypominam: strona nr 15. Nie ma pojęcia zablokowania ani zamrożenia, których tak chętnie pani używa. Urzędnicy komisji mieli wystarczające podstawy prawne, wręcz obowiązek, aby zareagować na podstawie art. 91 w sekcji 6 rozporządzenia w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego z dnia 11 lipca 2006 r. Nawet Danuta Hübner, była komisarz do spraw polityki regionalnej, obecnie eurodeputowana Platformy Europejskiej, stwierdza, cytując: Komisja ma obowiązek przerywać płatności zawsze, kiedy ma najmniejsze podejrzenia, nawet jeżeli wyczyta coś w prasie.

W latach 2010–2012 Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej Komisji Europejskiej przeprowadzała audyty wielu projektów drogowych i regionalnych, zalecano usprawnienia, ale rząd nie zareagował stosownie. Sprawdziliśmy w Brukseli, że źródłem wiedzy Komisji były doniesienia prasowe o wszczęciu śledztwa. Reakcja, decyzja o przerwaniu nastąpiła po doniesieniach prasowych o skierowaniu sprawy do sądu. Rzecznik Komisji potwierdziła, że sygnałem, by zareagować, było skierowanie sprawy do sądu, a nie informacja służb czy też Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Pan premier odgrzał pojęcie tarczy antykorupcyjnej. Jest to zasłona dymna, bo dopiero 1 lutego pani minister Bieńkowska oświadczyła, cytując: Opracujemy też podręcznik procedur antykorupcyjnych na przyszłość. Jak to się ma jedno do drugiego: słowa i fakty? Tymczasem przzerwano nam wypłatę funduszy Unii na współfinansowanie inwestycji realizowanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w ramach programów operacyjnych „Infrastruktura i środowisko” oraz „Rozwój Polski Wschodniej”.

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Nie byłoby dzisiejszej debaty i wniosku o informację na temat wypłaty środków unijnych na inwestycje infrastrukturalne, gdyby w tej materii było wszystko dobrze. Dobrze nie jest. Pan minister i przedstawiciele koalicji twierdzą, jak to mają w zwyczaju, że nic się nie stało. Polacy, nic się nie stało. Otóż stało się i to bardzo dużo. Jeszcze w grudniu 2012 r. Komisja Europejska zawiesiła 3,5 mld zł z funduszy Unii Europejskiej na projekty drogowe zarządzane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w ramach tych dwóch programów. Chodzi w tym przypadku o trzy projekty: rozbudowę drogi ekspresowej Jeżewo – Białystok, przystosowanie drogi krajowej nr 8 na odcinku Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka do parametrów drogi ekspresowej oraz budowę autostrady A4 Radymno – Korczowa. Ponadto zawieszono zostały dwie wnioskowane płatności na

łączną kwotę 67 mln euro w ramach programu „Rozwój Polski Wschodniej”. Nie wiem, czy nic się nie stało.

Dla przedstawicieli rządu przedstawione zawieszenia to oczywiście nic, ale już dla europejskich mediów nie jest to taka błahostka. Informując o podejrzeniach o zмовę cenową przy przetargach drogowych w Polsce, brytyjski dziennik „Daily Telegraph” nazywa ten proceder, cytując: największym skandalem z unijnymi środkami. Czy to jest nic? Nie jest więc wcale tak kolorowo, jak słyszymy od ministrów tego rządu. Jak już mówiono, chodzi o akt oskarżenia dla 11 osób, chodzi o kierujących firmami budowlanymi, którzy ustalali ze sobą, kto ma wygrać przetargi na inwestycje drogowe, ale, co najważniejsze, wśród oskarżonych jest też były dyrektor warszawskiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – nie pracuje już, ale wiedzę posiadał i, zdaniem prokuratury, mógł ją przekazywać. Temu to byłemu dyrektorowi zarzucono przyjęcie korzyści majątkowej w zamian za informowanie o planach inwestycyjnych. To nie jest znowu takie małe nic.

Tutaj nasuwa się pytanie: Kto za to odpowiada? Czy za to odpowiadają te firmy, czy Komisja Europejska, czy może Polacy? Za to odpowiada rząd premiera Donalda Tuska i ministrowie odpowiednich resortów. Z ust premiera słyszymy, że cała sprawa to sukces Polski, bo pokazała skuteczność naszej tarczy antykorupcyjnej, a także naszych służb. Wysoka Izbo, chciałbym, abyśmy takich sukcesów mieli w Polsce jak najmniej.

Według Sojuszu Lewicy Demokratycznej winę za fakt zawieszenia środków Unii Europejskiej ponosi ten rząd i podległa mu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Już w poprzedniej kadencji głośno mówiliśmy, że w generalnej dyrekcji bardzo źle się dzieje i że brakuje tam właściwego nadzoru, ale wtedy nikt nas nie słuchał, a wręcz mówiono nam, abyśmy nie przeszkadzali. No i co mamy dzisiaj? Mówię to ze smutkiem – wyszło na nasze. Aby ukazać bałagan panujący w generalnej dyrekcji, wystarczy spojrzeć na perturbacje związane z obsadą stanowiska dyrektora tej ważnej instytucji.

Wysoka Izbo! Jak dobrze i skutecznie funkcjonować ma instytucja, która od kilku lat nie ma swojego dyrektora? Lech Witecki jest tylko pełniącym obowiązki dyrektora. Ponadto pan Witecki, przychodząc do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad 12 maja 2008 r., już za rządów Platformy Obywatelskiej, nie miał żadnego doświadczenia w pracy przy inwestycjach drogowych, w swojej zawodowej karierze nigdy nie zajmował się budową dróg krajowych, autostrad – kolejny „fachowiec”. Od tamtego czasu trzykrotnie startował w konkursie na dyrektora i trzykrotnie nie spełniał kryteriów konkursowych, ale nadal jest pełniącym obowiązki. Gdzie tu jest logika?

Jak skutecznie nadzorować olbrzymie i ważne inwestycje, skoro w samej instytucji do tego powołanej panuje chaos i bałagan? Czy ten bałagan to te standardy, o których tak wiele słyszeliśmy w kampaniach wyborczych od przedstawicieli Platformy Obywatelskiej? Czy to, co się dzieje z wykorzystywaniem środków unijnych, to ten profesjonalizm i ta skuteczność? Jeżeli tak, to oznacza, że w tych urzędach pracują nieudolni ludzie. Co to za rząd, który na siłę próbuje od swoich obywateli, od Polek i od Polaków wyciągnąć 1,5 mld zł, budując kolejne fotoradary i łupiąc polskich kierowców, podczas gdy Komisja Europejska w związku z zaniechaniami rządu zawiesza kwotę ponaddwukrotnie wyższą? A minister mówi, że nic się nie stało i jest super. Tak wygląda rzeczywistość.

Początku zamieszania przy realizacji inwestycji drogowych przez obecną ekipę należy szukać dużo wcześniej, już na etapie ogłaszania przetargów. W ogłaszanych przez siebie przetargach generalna dyrekcja za główny element przetargu wybierała cenę, nie patrząc na inne elementy przetargowe. Stąd ten bałagan. W innych krajach jest inaczej, tam element ceny jest jednym z wielu, np. w Niemczech element ceny stanowi ok. 30% procedury przetargowej, bo bierze się pod uwagę inne elementy. W Polsce cena – no i mieliśmy Chińczyków.

Teraz przejdźmy do kolei, bo tutaj też same sukcesy. Otóż przypomnijmy sobie te setki billboardów: budujemy drogi, budujemy perony, budujemy koleje. I co? Jest tak samo, jak w

innych obszarach, a więc tragicznie. Znowu obietnice. Otóż w obszarze wydatkowania środków unijnych na kolej też nie jest dobrze, jest zagrożone ok. 8 mld – ok. 8 mld Polska będzie musiała zwrócić, gdyż rząd nie radzi sobie z ich wydatkowaniem. Czy Polska to aż tak bogaty kraj, że stać nas na zwracanie lekką ręką tak potężnych środków? Kto odpowie za to kolejne zaniechanie, które nie będzie kosztować konkretnie ministra Nowaka, ale wszystkich obywateli Rzeczypospolitej? Ale pani minister Bieńkowska chwali się, że zakontraktowane jest już ok. 50% środków i z dumą dodaje, że jest to znacznie więcej niż dwa lata wcześniej, kiedy było zakontraktowane tylko 20%, i widzi tutaj ogromny postęp. Jednak samo zakontraktowanie, pani minister, nie przesądza o otrzymaniu tychże środków. O otrzymaniu tych środków decyduje, po pierwsze, rozstrzygnięcie przetargów do końca 2013 r. i wyłonienie wykonawców, a po drugie, zakończenie inwestycji do 2015 r. To decyduje o tym, czy otrzymamy te środki. Ale z dalszej części pani wypowiedzi wynika, że już szuka pani koła ratunkowego w postaci możliwości przesunięcia niewykorzystanych środków na inne cele i dodaje pani, że jest to ogromnie prawdopodobne. Ale tutaj, pani minister, przypominam: polski rząd już raz przesunął 1200 mln na inwestycje drogowe. I co? Zakwestionowała to Komisja Europejska.

Już kończę, panie marszałku.

Przypominam sobie, jak ministrem zostawał minister Nowak. Miało być nowe otwarcie, nowe standardy: najpierw gospodarskie wizyty na realizowanych inwestycjach, spotkania, które miały ukazać obraz dobrego gospodarza i odpowiedniego człowieka na odpowiednim miejscu. Później była już tylko platformiana rzeczywistość, kolejne upadki firm i konsorcjów realizujących poszczególne inwestycje, a co za tym idzie – tysiące dramatów, ogromnych dramatów drobnych podwykonawców. Kiedy już wydawało się, że te trudności mamy za sobą, pojawiły się kolejne, a więc nieudolność w wykorzystaniu przyznanych nam środków z Unii Europejskiej.

Wracając do kolei, koleje jak źle jeździły, tak źle jeżdżą, o czym mówił poseł Racki z koalicyjnego PSL, że dalej jeżdżą 40 km na godzinę.

Często pan mówi, pani ministrze, że żaden rząd w historii Rzeczypospolitej nie wykorzystał na inwestycje infrastrukturalne tak dużych środków. Tylko żaden rząd w historii Rzeczypospolitej tak ogromnych środków przez swoje zaniechania nie stracił dla Rzeczypospolitej. W tym jesteście mistrzami, jesteście mistrzami zaniechań i nieudolności. Klub SLD będzie głosował za odrzuceniem informacji. Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Za dużo czasu, panie pośle, to pan nie ma. Sam jestem ciekaw, co pan zdąży powiedzieć przez 56 sekund. To wielkie wyzwanie.

(Poseł Anna Zalewska: Panu marszałkowi aż oko błysnęło.)

Z tym czasem zmierzy się pan poseł Dariusz Joński, Sojusz Lewicy Demokratycznej.

Poseł Dariusz Joński:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Wniosek poszerzyliśmy o informacje dotyczące wykorzystania środków na kolej. Ja, tak jak przed momentem poseł Racki, pytam o kolej dużych prędkości. Pytam jako mieszkaniec Łodzi, łodzianin, bo słyszałem, kiedy państwo obiecywaliście, i pan minister Grabarczyk, ale również pan premier Donald Tusk, że będzie kolej dużych prędkości. Miasto Łódź i PKP budują wspólnie dworzec podziemny, który miał łączyć tunelem, tak na dobrą sprawę, trzy miasta. Ten tunel miał iść pod miastem Łodzią. Miasto z PKP buduje dworzec, ale on będzie zaślepiony z dwóch stron, będzie otwarty tylko w kierunku Warszawy. Pytam, dlaczego pan to zrobił, skoro wiemy, że na inwestycje kolejowe zostało przewidzianych 20 mld zł, z czego wydano 12 mld? Wiemy, że 8 mld może zostać oddanych. *(Dzwonek)* Dlatego też pytam, i proszę o konkretną odpowiedź: Kiedy wróci pan do kolei dużych prędkości? Dziękuję. *(Oklaski)*

(Przewodnictwo w obradach obejmuje wicemarszałek Sejmu Cezary Grabarczyk)

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Dziękuję panu posłowi.

Głos ma pan poseł Patryk Jaki, Solidarna Polska.

Posel Patryk Jaki:

Dziękuję bardzo.

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pan minister Sławomir Nowak był uprzejmy odczytać nam procedurę przetargową. Rozumiem, panie ministrze, że to był pana projekt, ponieważ do tej pory praktyka była inna, na przykład pomiędzy 4. a 5. punktem, który pan odczytywał, były spotkania na cmentarzu, na stacjach benzynowych. Teraz praktyka jest jeszcze inna, bo na przykład pomiędzy punktem 6. a 7. są spotkania w hotelach, gdzie można wymienić się numerami pokojów. Rozumiem, że to pana projekt, w przyszłości pan będzie go wprowadzał, gratuluję, bardzo dobry.

Panie marszałku, Wysoka Izbo, nawiążę do wystąpienia pana ministra Nowaka i pani minister Bieńkowskiej. Wysoka Izbo, po raz kolejny usłyszeliśmy: Polacy nic się nie stało, Polacy nic się nie stało. Choć, jak dobrze wsłuchać się w głos przedstawicieli koalicji, to można mieć wrażenie, że ten cały skandal to nie jest porażka, a wielki sukces, kolejny przykład na to, że państwo zdało egzamin. Tylko pytanie jest takie, czy państwo naprawdę uważacie, że Polacy są tak mało inteligentni i kolejny raz uwierzą w te państwa wielkie kłamstwa.

Zresztą przy tej okazji trzeba zadać sobie pytanie: Skoro to jest tak wielki sukces, to dlaczego przez wiele miesięcy państwo go ukrywaliście? Dlaczego skoro państwo mieliście wiedzę na ten temat już na początku grudnia, dopiero jak media kilka miesięcy później ujawniły te informacje, to państwo zaczęliście mówić, że państwo zdało egzamin, że powinniśmy być z tego dumni, że prokuratura działała fantastycznie? Pytam, dlaczego. Oczywiście wiem, że to pewnie ta przesadna skromność, z której słynie rząd Donalda Tuska. Ponadto jesteście państwo autorami ewenementu na skalę światową. Dokonaliście rzeczy niemożliwej, mianowicie z drogowego planu Marshalla uczyniliście polskie Waterloo. Udowodniliście, że dodatkowymi kontraktami dla połowy polskich firm budowlanych można nie tyle wzmocnić je czy sprawić, że będą miały większą siłę, ile doprowadzić do upadku; takie rzeczy to tylko w Platformie Obywatelskiej. Tylko powiem Wysokiej Izbie, dlaczego ta sprawa obnażyła wasz przemysł kłamstwa drogowego. Do tej pory wszyscy twierdziliście, że firmy budowlane upadają ze względu na złe prawo, ze względu na to, że o wyborze decyduje najniższa cena. To miał być ten główny czynnik, który powodował, że polskie firmy upadały. A co się dzisiaj okazuje? Otóż, przytoczę nagrany rozmowę szefów jednej z firm budowlanych. Uwaga, bo to jest pierwszy z dzisiejszych hitów.

„– Załatwiliśmy 60 km drogi za 1 000 720 tys. zł. – Tyle? Za 60 km drogi? Przecież to jakieś zdzierstwo jest. – Miałem właśnie zadzwonić, że kupisz sobie dzięki temu porsche, a ja mieszkanie w Barcelonie.”

Pytam więc dalej, czy uważacie, że zbyt niskie ceny zniszczyły firmy budowlane? To jest właśnie to wasze kłamstwo drogowe.

Wielcy gracze jakoś upadają, upadają i upaść nie mogą, zaś małe firmy budowlane, często rodzinne, płaczą pod drzwiami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, bo nadal nie otrzymują zapłaty, zapłaty za pracę, którą wykonały, za tę przejezdność, panie ministrze, którą pan obiecywał.

Zresztą przy tej okazji warto spytać, gdzie są pana obietnice, bo pan mówił Wysokiej Izbie, że to wszystko da się załatwić. Prosił pan o spokój na Euro 2012, pokazywał pan nam tutaj specustawę, która spowoduje, że podwykonawcy otrzymają swoje wynagrodzenia. Tak się oto składa, że do dzisiaj tych pieniędzy nie otrzymali. A wy uważacie, że problem jest załatwiony.

Zresztą to nie wszystko. Jest kolejny skandal, kolejne zaniedbanie. Kilka dni temu dowiedzieliśmy się, że UOKiK nie może wszcząć postępowania wobec firm, które brały

udział w zмовie cenowej, ponieważ państwo za późno dostarczyliście mu na ten temat informacje. Sprawa się przedawniła, bo sprawy antymonopolowe można prowadzić tylko przez rok. Pytam więc, czyja to jest wina. Czy rok to za mało, żeby dostarczyć takie podstawowe informacje? To jest pytanie o charakterze retorycznym.

Zresztą przy tej okazji warto przypomnieć pewną historię. Otóż, całkiem niedawno państwo twierdziliście, że zatory płatnicze zabijają polską gospodarkę. No właśnie. W związku z tym przygotowaliście państwo ustawę, która miała pomóc małym i średnim firmom, likwidując zatory. Tyle że wtedy mówiliśmy o tysiącach złotych. Proszę, powiedzcie mi państwo, jaki wpływ na polską gospodarkę ma zator w postaci 4 mld zł? Rozumiem, że tamto jest niszczące dla polskiej gospodarki, a te 4 mld nie mają żadnego wpływu. Nic się nie stało. Otóż, to jest kolejne wielkie kłamstwo, to jest element tego przemysłu kłamstwa drogowego.

Wielu podwykonawców wielkich firm będących generalnymi wykonawcami autostrad znajduje się na granicy upadłości, a część już znalazła się w stanie bankructwa. Dotyczy to w pierwszej kolejności podwykonawców takich firm, jak chiński Covec, Dolnośląskie Surowce Skalne, ale też innych głównych wykonawców. Informacje o dramatycznej sytuacji wielu małych i średnich polskich firm od przeszło roku docierały do ministerstwa infrastruktury i samego pana premiera. W tym czasie rząd nie podjął żadnych konkretnych działań, aby zapobiec fali oszustw popełnianych na szkodę setek polskich przedsiębiorców oraz tysięcy polskich pracowników. Przeciwnie, przedstawiciele rządu i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, świadomi narastającego problemu i dramatu tysięcy ludzi, w wielu przypadkach akceptowali taki stan rzeczy. Co więcej, niejednokrotnie chęlni się tym, że wykonane w ten sposób odcinki autostrad będą oddane na czas.

Wysoka Izbo! Panie Marszałku! 2012 r. – wniosek o upadłość likwidacyjną Dolnośląskich Surowców Skalnych, kluczowej firmy w całej maszynie inwestycyjnej, jeżeli chodzi o polskie autostrady. I uwaga, kolejny hit sezonu. Głos ma pan minister Sławomir Nowak. 24 lutego 2012 r., audycja w Radiu RMF FM. Szanowny pan minister powiada tak: „To jest gra biznesowa. My się powinniśmy starać jako strona publiczna nie wchodzić w grę między wykonawcą a podwykonawcami. Nie ma ryzyka upadłości, sprawdzamy ich płynność na bieżąco”. Tak powiadał pan minister. Co było dalej – chyba nie muszę państwu opowiadać. Dwa miesiące później sąd rejonowy, miasto stołeczne Warszawa, ogłasza upadłość tej spółki. Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Członkowie obecnego rządu wielokrotnie – i to z wielkim poświęceniem – bronili kierownictwa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, określając, że jest to pierwsze profesjonalne zarządzanie w historii polskich dróg. Tymczasem to właśnie jeden z kierowników tej instytucji ma postawione zarzuty za współudział w zмовie cenowej.

Żeby nie być gołosłownym, kolejny stenogram, kolejny hit. Miejsce akcji: Warszawa. Czas: środek inwestycji na Euro 2012. Tło: prezesi kilku firm budowlanych martwią się, co kupić na imieniny dla dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Chodzi o Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów z Mińska Mazowieckiego oraz Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Regionalne Drogi Podlaskie. Kłopotczą się, że obrazy Kossaka, które lubi pan dyrektor, podrożały. Te kosztowały kiedyś 15 tys., teraz kosztują 50 – mówi jeden z prezesów. Ewentualnie, jakbyś coś tam wybadał, czy ten pewien obraz nie starczy albo może jakąś rzeźbę można by było panu prezesowi kupić, coś takiego – podpowiada mu drugi prezes. Ostatecznie staje na piórze Montblanc za 12 tys. zł. Chwilę po tej rozmowie szanowny pan minister Sławomir Nowak opowiada w „Kontrapunkcie RMF FM i Newsweeka” tak: szef Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad to sprawny manager, będzie dalej budował drogi. Tak powiada pan minister.

Oczywiście pozostają kluczowe pytania o nadzór, o odpowiedzialność, ale wiem, że to są dla państwa jakieś kompletne bzdury, dlatego nie będę w to wchodził. Jeszcze jedną rzecz usłyszałem dzisiaj z mównicy. Otóż usłyszałem, że to pierwszy tego typu problem, że do tej

pory nie blokowano nam żadnych środków z Unii Europejskiej, generalnie Polska jest liderem – te państwa wszystkie wyświechtane frazesy.

Przypominam: e-administracja. Czy mówi coś państwu to hasło? Tak, to projekty informatyczne warte miliardy złotych, również zablokowane dla Polski przez Komisję Europejską. Czytamy uzasadnienie tej decyzji: prokuratura wszczęła śledztwo w związku z ustawianiem za łapówki przetargów na zakup sprzętu i usług teleinformatycznych przez Centrum Projektów Informatycznych w czasie, gdy funkcjonowało ono w ramach byłego ministerstwa MSWiA. Minister Boni uspokajał, że nic się nie stało, że dobrze, że prokuratura wykryła te sprawy, że dobrze, że państwo działa sprawnie, i że dobrze, że państwo zdało egzamin. Czy mówi coś państwu ta frazeologia?

Idealnie, właśnie, idealnie przypomina dzisiejsze tłumaczenie.

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Panie pośle, ale to nie jest objęte tym punktem. Przywołuję pana... Do rzeczy.

Posel Patryk Jaki:

Oj, panie marszałku, obawiam się, że jest, ponieważ mówię o środkach zatrzymanych przez Komisję Europejską (*Poruszenie na sali*), w wypadku których również można znaleźć dużą analogię. Ale idziemy dalej, dobrze.

Wicemarszałek Cezary Grabarczyk:

Te zostały odblokowane. Do rzeczy.

Posel Patryk Jaki:

Dobrze, idziemy dalej, zmierzając do konstatacji.

Komisja Europejska, wstrzymując miliardy na polskie drogi, postawiła też zarzut bezpośrednio odnoszący się do obecnego ministra transportu, tj. dotyczący braku skutecznych procedur, które dają gwarancję, że w przyszłości takie sytuacje nie będą się powtarzały. Niestety pan minister do dzisiejszego dnia nie był uprzejmy przedstawić żadnych konkretnych rozwiązań dających gwarancję, że do podobnej skali problemów o charakterze korupcyjnym nie będzie dochodziło.

Panie marszałku, tutaj jest ta analogia, bo Komisja Europejska odblokowała Polsce środki na e-administrację dopiero wtedy, kiedy polski rząd przedstawił plan naprawczy. Zadaję więc pytanie: Gdzie jest państwa plan naprawczy? Myślę, że było dzisiaj wystarczająco dużo czasu, aby przedstawić go Wysokiej Izbie. Odpowiedź jest oczywista. Wstrzymane miliardy na polskie drogi to wymierne straty nie tylko bezpośrednie, wynikające z obrotu tak dużymi kwotami, lecz także zatory finansowe, dotyczące znacznej części kluczowej gałęzi polskiej gospodarki, a także trudne do wyliczenia straty związane z opóźnieniami przy oddawaniu kilometrów polskich dróg.

Zostało niewiele czasu. Poruszę jeszcze sprawę kolei. Otóż pan minister bardzo lubi posługiwać się różnego rodzaju liczbami, rankingami. Proszę bardzo. Polska kolej. Światowe Forum Ekonomiczne oceniało jakość światowych kolei. Nasze państwo znajduje się za takimi potęgami, jak – uwaga: Bangladesz, Rwanda, Mongolia, Pakistan. Tylko pogratulować, panie ministrze. Ponadto sieć kolejowa jest mniejsza niż w PRL-u, pociągi jeżdżą wolniej niż w II Rzeczypospolitej – żeby nie być gołosłownym, kilka przykładów. 1934 r., podróż z Rzeszowa do Krakowa trwała 2 godz., dzisiaj, kiedy ta kolej jest taka wspaniała i jest to wszystko, co pan minister opowiadał, 4 godz. Drugi przykład: 1939 r., podróż z Katowic do Krakowa – 1 godz. 15 min, dzisiaj kiedy ta kolej jest wspaniała itd., jak pan, panie ministrze, mówił, 2 godz. i 9 min. Tak właśnie wyglądają rządy Platformy Obywatelskiej. Do mojego miasta zresztą, notabene, przed wojną jeździło się o godzinę krócej, do Opola, niż dzisiaj. I jeszcze przy okazji warto wspomnieć o tym, o czym wspominali już moi przedmówcy, ale powiem o tym w innym kontekście. Mianowicie twierdzicie państwo, że Polska jest liderem w wykorzystywaniu środków europejskich itd. Tymczasem, jak się okazuje, rok temu państwo podawaliście, że administracja, którą państwo nadzorujecie, nie jest w stanie wydać środków

europiejskich na kolej, są wykorzystane tylko w ok. 1%. Sama zresztą pani minister Bieńkowska prosiła o to, aby te środki w związku z tym przesunąć na polskie drogi. Ja rozumiem, że to również był element tego fantastycznego zarządzania, tej dobrej administracji, pierwszej od wielu lat – itd., i to wszystko, o czym państwo mówiliście.

I zmierzając już do konkluzji – wszystko, co państwo tutaj zaprezentowaliście, to jeden wielki przemysł kłamstwa drogowego, który, powiem państwu, dużo lepiej państwu wychodzi niż budowanie autostrad. Mam jednak nadzieję, że Polacy za tę wspaniałą pracę wystawią państwu fakturę z właściwą ceną. Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

(*Przewodnictwo w obradach obejmuje wicemarszałek Sejmu Jerzy Wenderlich*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję bardzo.

To były wystąpienia klubowe.

Czy ktoś z państwa chciałby wpisać się jeszcze na listę pytających?

Nie widzę, a więc czym prędzej tę listę zamykam.

Jest ponad 50 osób. Proponuję minutę na zadanie pytania.

(*Głos z sali: I 30 sek.*)

Słucham?

(*Głos z sali: Proponuję minutę i 30 sek.*)

(*Głos z sali: Mało.*)

Nie, panie pośle, bo później z tego robi się minuta i 45 sek. Wolę, żeby minuta i później... no, niech będzie 15 sek tego nawisu. I tak będzie chyba dość sprawiedliwie, a z mojej strony tolerancyjnie.

Jeszcze chciałbym w imieniu pani minister i pana ministra powiedzieć – żeby nie było takich uwag: a gdzie rząd, uciekł, nie ma, nie słucha – że i pani minister, i pan minister będą przygotowywać się tam, w saloniku, słuchając debaty, do odpowiedzi na pytania. O tym informuję, żebyście państwo też wiedzieli, z czego za chwilę ta nieobecność, tylko tutaj, będzie wynikała – państwo ministrowie pracować będą w saloniku za ścianą. (*Wesołość na sali*)

To tyle komunikatów.

(*Głos z sali: To mało postępowe.*)

No, podejrzewałbym każdego o dwuznaczne skojarzenia, ale Prawo i Sprawiedliwość? Do głowy by mi to nie przyszło.

(*Posel Andrzej Adamczyk: Pan marszałek zostanie z nami?*)

(*Głos z sali: Im się wszystko z jednym kojarzy.*)

Rewidować trzeba jednak swoje poglądy, także na temat...

(*Posel Andrzej Adamczyk: Pan marszałek będzie z nami?*) (*Wesołość na sali*)

Wie pan, jeszcze nie podjąłem decyzji, ale we właściwym czasie pana posła o tym poinformuję.

A więc wszystkie rzeczy formalne żeśmy wyjaśnili i nie ma żadnych przeszkód, żebyśmy przeszli do zadawania pytań.

Jako pierwszy pytać będzie pan poseł Stanisław Pięta, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Stanisław Pięta:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Zablokowanie wypłaty prawie 4 mld zł przez Komisję Europejską to kompromitacja rządu pana premiera Tuska. To dobrze, że polskie służby wykryły defraudacje powstałe w wyniku zмовы cenowej, natomiast zabrakło chyba dobrej komunikacji z Komisją Europejską, odpowiedniej troski minister rozwoju regionalnego i ministra transportu o to, aby przekonać komisarzy unijnych, iż w wykorzystaniu środków nie ma żadnych nieprawidłowości, a te, które występują, są na bieżąco eliminowane. Chyba że jest inaczej, chyba że nie można złożyć takiego zapewnienia, chyba że mamy w Polsce dziesiątki, jeżeli nie setki przedsiębiorców, którzy nie mogą doprosić się należnych im

pieniędzy, przedsiębiorców, którzy zostali oszukani, którym rząd premiera Tuska obiecał pomoc, a nie zrobił nic albo bardzo niewiele. Chciałbym zapytać tutaj o funkcjonowanie ustawy o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych. *(Dzwonek)* Jej celem było, jak wiemy, usunięcie skutków niezapłacenia przez wykonawców robót budowlanych ich kontrahentom, którzy zawarli z nimi umowy pozostające w związku z realizacją zamówienia publicznego, udzielonego przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad.

Chciałbym zapytać: Czy generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad dobrze wywiązuje się ze swoich obowiązków? Mam informację o zaniedbaniach występujących w oddziale generalnej dyrekcji w Katowicach. Dlaczego firmy spełniające warunki do uzyskania pomocy otrzymują negatywne decyzje?

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Panie pośle, w jaki straszny debet...

Posel Stanisław Pięta:

Ostatnie zdanie.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Już nie mogę. Niech pan powie: kropka.

Posel Stanisław Pięta:

Mam tutaj na myśli dwie firmy: Gorbau i Hexacon. Jest to szczegółowe pytanie. Proszę o odpowiedź na piśmie. Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Zapraszam pana posła Edwarda Czesaka, Prawo i Sprawiedliwość.

Jest pan poseł Czesak na sali?

Bardzo proszę.

Posel Edward Czesak:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Panie Ministrze! Z pana wystąpienia, tak bardzo optymistycznego, wynikało, że Polska jest the best, jeśli chodzi o realizację programu budowy dróg i autostrad. Z wypowiedzi, które wygłaszane były z tej mównicy, wynika coś zupełnie innego. Wynika to, że rząd nie realizuje właściwie tego programu, który sam przyjął do realizacji, że firmy, nasze polskie firmy, które budują drogi, zostały dotknięte nieszczęściem bankructw i upadku. Jest to wina tego rządu i pana, panie ministrze, ponieważ to pan jest odpowiedzialny za właściwy przebieg procesów inwestycyjnych.

W tym kontekście mam pytanie: Czy rząd ma plan naprawczy, który umożliwiłby przy dalszej realizacji programu budowy dróg i autostrad uchronienie polskich firm przed tymi nieszczęściami, które je dotknęły? Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję panu posłowi Czesakowi.

Pan poseł Stanisław Ożóg, Prawo i Sprawiedliwość.

Kto nie będzie przekraczał czasu, temu będę dziękował. Kto przekroczy, temu nie będę dziękował.

Bardzo proszę.

Posel Stanisław Ożóg:

Panie marszałku, postaram się spełnić pana prośbę.

Panie Ministrze! Mówił pan o odcinku autostrady A4 Rzeszów – Korczowa. Nie ma takiego odcinka. Komisji Europejskiej chodziło o odcinek Korczowa – Radymno. Między Korczową a Rzeszowem Centralnym są cztery odcinki autostrady. Niewielka różnica.

Mam kilka konkretnych pytań: Jak wygląda wykonanie planu rzeczowo-finansowego w związku z budową dróg krajowych, ekspresowych i autostrad w roku ubiegłym? Będę wdzięczny za odpowiedź. Czy w sytuacji, jaka zaistniała, nie ma obawy o utratę płynności przez Krajowy Fundusz Drogowy czy też blokadę należnych wykonawcom płatności za

faktury? Czy przesuwanie w czasie przetargu na odcinek A4 Tarnów – Dębica jest wynikiem wstrzymania, blokady tych środków finansowych? Czy jest szansa na to, panie ministrze, by zakończyć i rozliczyć A4 na terenie województwa podkarpackiego w tej perspektywie? *(Dzwonek)* Jaka jest różnica cen, jeżeli chodzi o wykonanie A4, wynikająca z porównania przetargów sprzed 2 lat i obecnych? Jak pan szacuje tę różnicę?

Mam pytanie do pani minister. Pani minister, czy ta awantura medialna, bo tak można mówić o publikacjach w Wielkiej Brytanii, w krajach Beneluksu i Niemczech, wywołana tuż przed unijnym szczytem finansowym, jest przypadkowa? Czy takie stwierdzenia, cytuję: Jest to największy skandal z wykorzystaniem środków unijnych od początku istnienia Unii Europejskiej, nie zaszkodzą jutro polskiemu rządowi w twardych negocjacjach? Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pan poseł Zbigniew Kuźmiuk, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Zbigniew Kuźmiuk:

Dziękuję bardzo, panie marszałku.

Mam pytanie do pana ministra Nowaka. Panie ministrze, myślę, że otrzymał pan idealne warunki do sprawowania tego urzędu. Miał pan prawo przygotowane do tego, żeby szybko dostosować tereny pod budowę dróg, a więc specustawę drogową, miał pan jako jedyny minister infrastruktury czy transportu środki finansowe w wystarczającej ilości, środki europejskie i krajowe na realizację tych przedsięwzięć, a mamy taką oto sytuację, że po wydaniu w ciągu ostatnich 5 lat ponad 100 mld zł na projekty drogowe nie mamy żadnego ciągu drogowego o charakterze autostradowym z zachodu na wschód i z północy na południe, a jednocześnie odnotowaliśmy masowe upadłości firm, które te kontrakty realizowały.

Czy wyciągnął pan z tego tytułu jakieś wnioski i planuje pan chociażby zmienić ustawodawstwo w tym zakresie, by wyeliminować tego rodzaju sytuacje? Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pan poseł Zbyszek Zaborowski, Sojusz Lewicy Demokratycznej.

Posel Zbyszek Zaborowski:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Mam kilka pytań do ministra transportu. Panie ministrze, na ile fachowcy szacują zawyżenie tego przetargu w wyniku zmowy cenowej? Jaka to kwota i co za to można byłoby zbudować? Częściej od takiej zmowy cenowej ma miejsce licytacja w dół. Ceny w przetargach są absurdalnie niskie, poniżej realnych kosztów, nie płaci się podwykonawcom, opóźnione są terminy oddania inwestycji do użytku, czasami przeciąga się to latami. Czy pan minister widzi potrzebę dalszych zmian Prawa zamówień publicznych, czy poradzi sobie z autostradami bez tych zasadniczych zmian?

Konkretne inwestycje. Kiedy PLK w końcu wykaraska się z projektem szybkiej kolei łączącej centrum aglomeracji górnośląskiej z lotniskiem w Pyrzowicach? Kiedy na nowo zacznie się budować autostradę A1 od lotniska w Pyrzowicach poprzez Częstochowę do Łodzi? Kiedy na nowo wróci do planów budowy drogi ekspresowej S1? Dziękuję za uwagę.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pan poseł Dariusz Joński, Sojusz Lewicy Demokratycznej.

Posel Dariusz Joński:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Ponieważ w poprzednim moim wystąpieniu zadałem pytanie o kolej dużych prędkości, chciałbym kontynuować ten wątek, ale w kontekście budowy dworca Łódź Fabryczna. Otóż pod koniec stycznia przedstawiono harmonogram prac związanych z budową nowego dworca Łódź Fabryczna. Firma, która go buduje, lider konsorcjum – Torpol, pisała w nim, że zakończenie prac zaplanowane jest na jesień 2015 r., choć dworzec miał być oddany w lutym.

Chciałbym zapytać: Czy ministerstwo w jakikolwiek sposób monitoruje tę największą inwestycję dworcową w kraju? Czy trwają rozmowy z wykonawcą o możliwych opóźnieniach? Ponieważ pojawiły się informacje, że ze względu na te opóźnienia grozi nam utrata części środków unijnych na tę inwestycję, zadaję pytanie: Czy to jest prawda? Jeśli tak, to jaka miałaby to być kwota? Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję panu posłowi.

Pan poseł Mieczysław Kasprzak, klub Polskiego Stronnictwa Ludowego.

Poseł Mieczysław Kasprzak:

Dziękuję bardzo.

Panie Marszałku! Szanowni Państwo Ministrowie! Wysoka Izbo! Chciałbym zapytać pana ministra Nowaka: Jakie są perspektywy, jeżeli chodzi o zakończenie budowy ostatniego odcinka autostrady, właśnie tego zakwestionowanego odcinka: Radymno – Korczowa? Termin zakończenia prac dawno już minął, firma Avax, która prowadzi tę inwestycję, niechlubnie tam się zapisała. Problem polega na tym, że wielu inwestorów, którzy uwierzyli w to, że autostrada będzie już dzisiaj funkcjonować, przy takiej niepewności zaczyna zastanawiać się, czy w dalszym ciągu prowadzić tę inwestycję. Ta droga miała być szansą na rozwój tego regionu.

Moje pytanie: Czy istnieje realna szansa, aby ten odcinek Radymno – Korczowa został ukończony? Inwestorzy bardzo często zadają mi to pytanie, są pełni niepokoju, dlatego że takie dwuletnie opóźnienie to dla poważnego inwestora poważna strata i zastanawia się on, czy w dalszym ciągu prowadzić tę inwestycję. Dziękuję bardzo.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pan poseł Krzysztof Lipiec, Prawo i Sprawiedliwość.

Poseł Krzysztof Lipiec:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Zablokowanie przez Unię Europejską 4 mld euro na infrastrukturę drogową to niewątpliwie jedna wielka afera w wykonaniu rządu pana premiera Donalda Tuska. Znowu cwaniacy wygrali, ograli państwo polskie, nie ma za to odpowiedzialnych, rząd szuka ich wszędzie, ale nie pośród swoich decydentów, którzy nie umieli przeprowadzić postępowania przetargowego, o czym dzisiaj pięknie tutaj mówił, a w zasadzie czytał pan minister Nowak. Nie wiem, czy czytał to ze zrozumieniem, bo fakty potwierdzają akurat, że zrozumienia przepisów tej ustawy nie było.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Proszę zatrzymać czas, żeby było sprawiedliwie.

(*Głos z sali: Cofnąć czas.*)

Kto czyta ze zrozumieniem czy nie? Nie wiem, czy to jest właściwe.

Poseł Krzysztof Lipiec:

Gdyby mi pan marszałek nie przerwał, tobym dopowiedział.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Jeśli pan liczy na „Szkło kontaktowe”, to tam lecą lepsze rzeczy. (*Wesołość na sali*)

Poseł Krzysztof Lipiec:

Myślę, że pan marszałek już mi w tym dopomógł.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Panie pośle, bardzo proszę, bez takich osobistych...

Poseł Krzysztof Lipiec:

Dobrze, pan mi doliczy czas, a ja powiem, dlaczego mam takie odczucie, że tego czytania ze zrozumieniem nie było. Świadczą o tym te wszystkie rzeczy, które zaistniały po tymże postępowaniu, czyli zmowy cenowe i postępowania prokuratorskie.

Chciałbym wrócić do rzeczy i zadać pytania przedstawicielom rządu. W najbliższy piątek przyjadą do Warszawy, przed urzędy administracji rządowej, pracownicy Kieleckich Kopalni

Surowców Mineralnych, którzy zainwestowali w budowę autostrad kwotę 62 mln zł. Do tej pory nikt im za to nie zapłacił. Ta firma jest dzisiaj w upadłości układowej. Wcześniej bardzo dobrze prosperowała, ale później została sprywatyzowana przez rząd Donalda Tuska. Chciałbym zapytać, co przedstawiciele rządu odpowiedzą tym pracownikom bardzo dobrej firmy, która dzisiaj upada, bo nie otrzymała od rządu pieniędzy, które zainwestowała w autostrady, a przecież na autostrady pieniądze były. Jakie jest traktowanie przez polski rząd tych firm, które zaangażowały się w budowę autostrad? Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Gdyby pan od razu pytał, toby pan zdążył.

Pani poseł Anna Zalewska, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Anna Zalewska:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Państwo Ministrowie! Myślę, że trzeba wziąć w obronę pana posła Sługockiego, który został tutaj słusznie skarcony przez posła Iwińskiego, bo rzeczywiście jest to poseł o wysokich kompetencjach, który nie potrafi kłamać. Jego nieporadne wypowiedzi wynikały z faktu, że cały jego organizm buntował się przeciwko temu, o czym mówił. *(Oklaski)*

Myślę, panie ministrze, że to wierzchołek góry lodowej, to się dopiero zaczyna. Owe 4 mld euro to dopiero pierwsza zapowiedź kolejnych wniosków i skarg. U mnie pojawiła się firma, która też budowała drogę w nadleśnictwie. Została oszukana na 60 mln, już napisała skargę do Komisji Europejskiej. Tak będzie się działo w różnych projektach infrastrukturalnych.

Panie ministrze, więcej powagi. *(Dzwonek)* Chciałabym przestrzec pana ministra przed epatowaniem wielokrotnościami pieniędzy wydawanych na drogi, bo to są pieniądze, które przygotował i wywalczył rząd Prawa i Sprawiedliwości, więc ma pan z czego wydawać. Trudno by było, żeby pan tych pieniędzy nie wydawał.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję, pani poseł.

Posel Anna Zalewska:

Na zakończenie chcę tylko przypomnieć wielką konferencję prasową Donalda Tuska, kiedy zabierał miliardy przeznaczone na kolej. Powiedział, że Komisja Europejska na pewno się zgodzi i wszystko pójdzie na drogi. Oczywiście tak się nie stało, stąd wielokrotność przetargów w kolejnictwie, bo trzeba po prostu te pieniądze wydać, a wiemy, jak to wygląda. Bardzo dziękuję panu marszałkowi. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Gdyby nie mówiła pani pół minuty o buncie organizmu profesora Iwińskiego, to zmieściłaby się pani w regulaminowym czasie.

Pan poseł Jan Krzysztof Ardanowski, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Jan Krzysztof Ardanowski:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Rozbudowa i modernizacja sieci dróg krajowych i autostrad oraz linii kolejowych przy pomocy znacznych środków unijnych, wynegocjowanych przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, mogła być wielkim kołem zamachowym polskiej gospodarki. Przykłady wpływu wielkich projektów komunikacyjnych na rozwój gospodarek w różnych krajach znamy przecież z historii. Rozwój komunikacji miał być szansą nie tylko dla wielkich miast, ale także dla wielu mniejszych miejscowości, w przypadku których połączenie z głównymi kanałami transportowymi pozwoliłoby istotnie poprawić ofertę inwestycyjną. Dobrze zaplanowane zjazdy autostradowe, węzły przesiadkowe, skomunikowanie różnych środków transportu – to wszystko zwiększyłoby mobilność przestrzenną obywateli, pomagając m.in. w ograniczeniu bezrobocia na wsi i w małych miastach.

Niestety, pięć lat rządów koalicji Platformy i PSL w tzw. obszarze drogownictwa i kolejnictwa to czas nieudolności i patologii w wydatkowaniu środków publicznych, marnowania polskich szans cywilizacyjnych. Mówili o tym moi koledzy w wystąpieniach

klubowych. Jednak zamiast rozmowy o tych trudnych sprawach, wysłuchaliśmy ze strony ministra Nowaka inwektyw i insynuacji o działalności opozycji przeciwko interesowi państwa polskiego. *(Dzwonek)* To mnie osobiście obraża. Zamysł polityczny i taktyka nie upoważniają do głoszenia nieprawdy. Jest to podłe i nie przystoi nikomu. Pycha i arogancja nie tylko czoła nie zdobią, ale powinny być powodem do wstydu. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję.

Pan poseł Dariusz Piontkowski, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Dariusz Piontkowski:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Dwie sprawy. Słuchając państwa ministrów, można by odnieść wrażenie, że prymus został ukarany przez samowolnych urzędników Komisji Europejskiej. Stąd pytanie. Co państwo zrobili lub zrobią, aby ukrócić taką samowolę urzędników Komisji Europejskiej? Bo przecież uznali państwo, że państwo polskie zostało ukarane niesłusznie.

I druga kwestia związana z nadzorem. Wiele miast czeka na obwodnice. Pojawia się pytanie, czy urzędnicy generalnej dyrekcji właściwie wydają te skromne pieniądze, które mamy na obwodnice odpowiednich miast. Podam przykład z mojego regionu. W tej chwili mieszkańcy Bargłowa Kościelnego, malutkiej miejscowości, protestują, nie chcą obwodnicy swojego miasta, a kilkadziesiąt kilometrów dalej kilkudziesięciotysięczne miasto Suwałki od wielu lat domaga się takiej obwodnicy. Obie obwodnice mają kosztować około 300 mln zł, a urzędnicy wiedzą lepiej. Czy to, według państwa, jest właściwe funkcjonowanie generalnej dyrekcji? Drugi przykład z tego samego województwa, związany z inwestycją, która stała się obiektem zainteresowania prokuratury. Przy okazji budowy odcinka Białystok – Jezewo okazało się, że wybudowano most, który ma około 5 m wysokości. Stary most, który jest tuż obok, ma 4,5 m wysokości. *(Dzwonek)* Urzędnicy pod wpływem ekologów uznali, że łosie nie mogą przechodzić pod tak wysokim mostem. I ci urzędnicy zdecydowali, że trzeba wydać kilkaset tysięcy złotych na dokumentację związaną z przygotowaniem do podniesienia mostu nad Narwią o pół metra.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję, panie pośle.

Posel Dariusz Piontkowski:

To ma kosztować około 10 mln zł. Czy według państwa jest to właściwe i racjonalne wydatkowanie środków publicznych? *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pan poseł Tomasz Latos, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Tomasz Latos:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pani Minister! Panie Ministrze! Państwo sami powiedzieliście tutaj w swoich wystąpieniach, że już 3,5 roku temu było wiadomo o tych nieprawidłowościach, że tą sprawą zajmowało się ABW. W takim razie chciałbym zapytać, co stało na przeszkodzie, aby tę sprawę szybciej, wcześniej doprowadzić do końca. Gdybyście państwo to postępowanie wyjaśniające zakończyli np. pół roku temu, to nie byłoby tego problemu z decyzją Komisji Europejskiej. Natomiast przez przewlekłość sprawy, przez niewyjaśnienie jej do końca mamy obecnie to, co mamy.

Poza tym, szanowni państwo, było wielu wykonawców, którzy uczestniczyli w tej zmowie. Ale byli też drobni podwykonawcy, którym, jak w wielu innych miejscach zapewne, nie zapłacono za wykonaną pracę. Co z nimi w takim razie? Co z ich sytuacją, jeżeli okaże się, że ci duzi wykonawcy będą musieli zwracać pieniądze bądź nie otrzymają kolejnych? Kto zapłaci tym drobnym wykonawcom, którzy wykonali te potrzebne prace? Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Bartłomiej Bodio, Ruch Palikota.

Poseł Bartłomiej Bodio:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Panie Ministrze! Poinformował pan nas o podpisaniu umowy na drugi etap trasy kolejowej Siedlce – Terespol. Jako poseł reprezentujący Siedlce, Mińsk Mazowiecki bardzo się cieszę z tej informacji. Jednak już dzisiaj funkcjonująca trasa Warszawa – Mińsk Mazowiecki – Siedlce jest przystosowana do prędkości 160 km/h, a jeszcze nikt nigdy z taką prędkością tą trasą nie podróżował. Już pomijam fakt, że do obsady pociągu jadącego z taką prędkością potrzebnych jest dwóch operatorów, maszynistów. Rozumiem, że jest to drogie i trzeba na tym oszczędzać. Ale prędkość poniżej 130 km/h, czyli 100 km/h dla mieszkańców Siedlec, Mińska Mazowieckiego to już byłoby coś. Problemem nie jest infrastruktura, którą mamy już w tej chwili, ale organizacja pracy, rozkłady jazdy, które przewidują, że powolne pociągi jadą tuż przed pociągami pospiesznymi i ekspresami, automatycznie zwalniając ich bieg. *(Dzwonek)* Chciałbym zapytać, czy jest szansa, żeby Europa była u nas nie tylko, jeśli chodzi o infrastrukturę, ale również jeśli chodzi o organizację. Bardzo dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję panu posłowi.

Pani poseł Maria Zuba, Prawo i Sprawiedliwość.

Poseł Maria Zuba:

Dziękuję bardzo.

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pani Minister! Kolejny raz usłyszeliśmy od przedstawiciela rządu Donalda Tuska: Polacy, nic się nie stało. Polacy, jest dobrze. Tymczasem, pani minister, jak można wytłumaczyć fakt, że tej debacie nie chcą przysłuchiwać się posłowie Platformy Obywatelskiej?

(Głosy z sali: A my to co?)

Oni nie chcą świecić oczami, bo ich nawet nie ma na sali.

(Poseł Anna Zalewska: Są dyżurni.)

Natomiast, pani minister, jak wytłumaczyć fakt, że – tak jak pani nas poinformowała – na kontach unijnych są jeszcze 4 mld zł niewykorzystane, tymczasem w województwie świętokrzyskim jest do zakończenia inwestycja na E7, 7 km od Skarżyska-Kamiennej do granicy województwa mazowieckiego? I co się okazuje? *(Dzwonek)* W 2008 r. 40 ha lasu zostało na otulinie Narodowego Parku Świętokrzyskiego wycięte i takie właśnie wyrobisko stoi, natomiast z roku na rok tutaj pan minister Nowak i dyrektor generalny dróg krajowych i autostrad tłumaczy, że na tę inwestycję nie ma pieniędzy, a to zaledwie 7 km. Dlaczego tak właśnie państwo prowadzicie inwestycje? I druga sprawa...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję, pani poseł. Nie zdąży pani drugiej.

Poseł Maria Zuba:

Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Proszę absolutnie nie zaczynać już, skoro zabrakło nam czasu.

Pan poseł Artur Górski, Prawo i Sprawiedliwość.

Poseł Artur Górski:

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Komisja Europejska zablokowała unijne pieniądze na polskie drogi, 4 mld euro. Gdy sprawa stała się głośna, do Brukseli polecili ministrowie rozwoju regionalnego Elżbieta Bieńkowska i transportu Sławomir Nowak. Pani minister twierdziła, że zablokowanie tych środków to sprawa kuriozalna, a przed samym wyjazdem powiedziała PAP: Jedziemy z ministrem Nowakiem do Brukseli z listą przepisów prawnych, które mówią, że zablokowanie tych pieniędzy to działanie bezprawne. Mam zatem pytanie:

Czy urzędnicy unijni przyjęli argumentację przedstawicieli naszego rządu, że zablokowanie tych środków było działaniem bezprawnym?

Pan minister Nowak jeszcze przed chwilą zapewniał, że polski system kontroli wydawania publicznych pieniędzy działa modelowo. Jeśli działa modelowo, to dlaczego zdaniem rzeczniczki Komisji Europejskiej do spraw polityki regionalnej sytuacja ze znową cenową pokazuje, że w Polsce musi zostać wzmocniony system zarządzania i kontroli? Jeśli system ten jest niezawodny, to dlaczego państwo ministrowie zaproponowali w Brukseli jego naprawienie? Czy w związku z tym nie jest przedwczesnym twierdzenie (*Dzwonek*), że nasz system kontroli działa bez zarzutu, skoro dopiero ABW wykryła znowę cenową, a nie wewnętrzne procedury, chyba że do standardowej procedury należy kontrola przez ABW przetargów na budowę dróg? Proszę o potwierdzenie tego lub zaprzeczenie temu. Dziękuję. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Andrzej Szlachta, Prawo i Sprawiedliwość.

Poseł Andrzej Szlachta:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Wśród podejrzanych przez Komisję Europejską o znowę cenową jest inwestycja dotycząca odcinka autostrady A4 Radymno – Korczowa o długości 22 km bez węzła Radymno. Ponieważ ten odcinek autostrady A4 przebiega przez województwo podkarpackie, chciałbym zapytać pana ministra o realny termin realizacji tej inwestycji. Podczas inwazji ministrów Platformy na Podkarpacie przed wyborami w październiku 2011 r. padały obietnice oddania autostrady A4 do granicy w Korczowej przed mistrzostwami Euro 2012. W sierpniu 2011 r. dyrektor rzeszowskiego oddziału generalnej dyrekcji oświadczył, że odcinek autostrady A4 Dębica – Rzeszów i autostradowa obwodnica Rzeszowa będą gotowe w połowie 2012 r., a odcinek Rzeszów – Korczowa na koniec 2012 r. (*Dzwonek*)

W związku z problemami wynikającymi dodatkowo z decyzji Komisji Europejskiej proszę pana ministra o podanie prawdopodobnego terminu zakończenia tej bardzo ważnej dla Podkarpacia inwestycji, która już jest tak bardzo opóźniona. Panie ministrze, co jest główną przeszkodą w realizacji tej inwestycji? (*Oklaski*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Grzegorz Adam Woźniak, Prawo i Sprawiedliwość.

Jest pan poseł Woźniak?

Nie ma.

A więc pan poseł Jan Warzecha, Prawo i Sprawiedliwość.

Poseł Jan Warzecha:

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Panie Ministrze! Gdzie był rząd, ABW i inne służby, kiedy oprócz znowy cenowej bez przeszkód rozwijał się przy budowie autostrad inny proceder z łańcuchem podmiotów?

Pierwszy etap polegał na zdobyciu zamówienia publicznego przez znany na rynku podmiot. Następnie tworzone przedsiębiorstwo niezwiązane z pierwszym ogniwem ani kapitałowo, ani osobowo. Jego zadaniem było przejęcie jako podwykonawca bezpośredniej realizacji prac. Pomiedzy tymi podmiotami zawierana była rygorystyczna umowa obwarowana karami za choćby minimalne opóźnienia w harmonogramie prac.

Ten drugi podmiot korzystał z powołanych na potrzeby realizacji tego kontraktu pośredników, którzy faktycznie cedowali bezpośrednie wykonanie prac na zewnętrzne, obce podmioty. Aby jednak wyeliminować możliwość dochodzenia zapłaty bezpośrednio od zleceniodawcy, zakres czynności rozbijano na czynniki pierwsze do takiego stopnia, aby nie była spełniana definicja pojęcia „roboty budowlane”, bo „prace inne” nie podlegają szczególnej ochronie prawnej. (*Dzwonek*) W tym celu w umowach z faktycznym

wykonawcą odcinka autostrady zapisywano np. wynajem sprzętu budowlanego, dostawę surowca, a nawet wypożyczenia siły roboczej. Później pojawiały się przemyślane upadłości i uczciwi wykonawcy – firmy rodzinne – nie mogli dochodzić roszczeń od zleceńdawcy robót. Pozostało im protestować.

Panie Ministrze! Dlaczego dopuszczono do tak skandalicznych sytuacji? Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pan poseł Kazimierz Moskał, Prawo i Sprawiedliwość.

Poseł Kazimierz Moskał:

Panie Marszałku! Pani Minister! Wysoka Izbo! Pan minister Nowak apelował, żeby nie zaklinać rzeczywistości, więc pytam pana ministra i też proszę go o to, żeby nie zaklinał rzeczywistości. Autostrada A4 – sprawa wielokrotnie już tutaj poruszana – od Tarnowa do Korczowej. Jakie były pierwotne, po kontraktach, terminy zakończenia tej inwestycji i jakie były koszty jej zrealizowania, tuż po kontraktach, a jakie są obecne terminy zakończenia tej inwestycji i jakie są koszty? Bo ponoć trzeba wydać 2 mld więcej pieniędzy. Pytanie: Skąd? Czy Unia Europejska da dodatkowo, czy też będą to środki z budżetu państwa?

Kolejna sprawa: Dębica – Tarnów. Bardzo ważny odcinek. Funkcjonowało polsko-irlandzkie konsorcjum, polska firma upadła, irlandzka nie upadła, ale skarży Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Mam pytanie, bo podobna sytuacja była w Irlandii. *(Dzwonek)* Komisja Europejska przyznała tej firmie wysokie odszkodowanie. Jakie tutaj państwo przewidujecie możliwe odszkodowanie i skąd wezmą się te pieniądze?

I tak na koniec: panie ministrze, apelował pan o to, żeby nie występować w sposób nieuczciwy i nieelegancki. I nie chcę, ale pan tutaj też mnie osobiście obraził, bo chciałbym z całego serca, żeby wszystkie inwestycje były jak najszybciej realizowane, natomiast pan próbuje powiedzieć, że mnie to boli, bo jestem w opozycji, ale mnie nie boli, że szybko i skutecznie...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję, panie pośle.

Poseł Kazimierz Moskał:

...to ma być zrealizowane, tylko mnie boli, że jest ta opieszałość. Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pan poseł Wojtkiewicz bardzo się niecierpliwi i już ma pan wolną trybunę.

Zapraszam więc pana posła Michała Wojtkiewicza, Prawo i Sprawiedliwość.

Poseł Michał Wojtkiewicz:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pan minister Nowak czytał nam instrukcję. Wynika z tego jedna konkluzja, że nic się nie stało, wszystko było zgodnie z prawem, a jednak skutki są oplakane.

Pani minister zapewniała, że bardzo ciężko pracowali, bardzo szybko pracowali, bo przed świętami, w czasie świąt i po świętach, tylko że był taki duży pośpiech, że nawet nie potrafiliście załadować przysłowiowych taczek, w związku z czym nie ma żadnego efektu. Obarczacie winą, mówicie, że to Komisja Europejska jest winna temu wszystkiemu. Za wszystko w końcu musi zapłacić obywatel. To wszystko, co jest w wyniku tego, jak działacie, potem spada na obywatela.

Chciałbym zapytać: Czy zagrożona autostrada A4 dalej będzie budowana w terminach, które są określone, jak również skąd weźmiecie pieniądze, od kogo pożyczycie, jaką kwotę i na jaki procent? Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Ale na pewno jest pani poseł Marzena Machałek z Prawa i Sprawiedliwości, którą proszę o zadanie pytania.

Poseł Marzena Machałek:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pani Minister! Panie Ministrze! Przede wszystkim nie wypada lekceważyć Polaków, nie wypada lekceważyć Sejmu i w takiej sytuacji, kiedy zamrożone i zagrożone są pieniądze unijne, należałoby się merytorycznie przygotować do odpowiedzi. Pani minister próbowała odpowiadać, pan minister nawet nie próbował. I niestety, to jest bardzo smutna konkluzja, bo w tej sytuacji należałoby powiedzieć, co państwo zamierzacie zrobić na przyszłość, żeby do takiej sytuacji nie dochodziło, bo nawet jeśli pieniądze na drogi zostaną odmrożone, to wiadomo, że nie na te same inwestycje w tych samych programach, nie na te same inwestycje. Poza tym odpowiedź pani minister to było kluczenie ze względu na brak konkretów i właściwie liczenie na to, że ani Polacy, ani my się w tym wszystkim nie połapiemy czy tego nie rozumiemy. Chcę uzyskać konkretną odpowiedź, pani minister. Ile pieniędzy zostało zamrożonych, ile zablokowanych, i ile to jest w euro, a ile to jest (*Dzwonek*) w złotówkach, bo pani żongluje cyframi, tak żeby nie można było dojść do ładu? I jeszcze jedno pytanie. W tej sytuacji...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Już pani nie zdąży, pani poseł. Czas minął. Nie, proszę nie...

Posel Marzena Machalek:

...jeśli jest zamrożone finansowanie...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pani poseł, proszę nie rozpoczynać...

Posel Marzena Machalek:

Jedno zdanie. Panie marszałku, jedno zdanie.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Nie, proszę nie rozpoczynać kolejnej...

Posel Marzena Machalek:

Ale niektórym pan dawał taką możliwość. Jedno zdanie.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Ufam pani. Że nie będzie to zdanie podrzędnie złożone, w to wierzę.

Posel Marzena Machalek:

W tej sytuacji skorzystam z okazji. Proszę powiedzieć konkretnie, kiedy się zacznie inwestycja na drodze S3 na odcinku Lubawka – Legnica? Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję pani.

Pan poseł Jerzy Szmit, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Jerzy Szmit:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Ostrów Wielkopolski, Jarocin, Pułtusk, Tomaszów Lubelski, Olsztyn, Góra Kalwaria, Pomiechówek, Suwałki, Wąchock, Kołbiel, Radomsko, Inowrocław, Niemodlin, Nysa, Kędzierzyn-Koźle. Myślę, że pan, panie ministrze, wie, że jest to lista obwodnic, które w wyniku decyzji ministra transportu nie zostaną zrealizowane, wypadły z listy. Czy to był też sposób na przygotowanie decyzji, gdy już była wiedza o tym, że zostaną środki wstrzymane? Czy to było przygotowywanie na to opinii publicznej? To jest pierwsze pytanie. Drugie pytanie. Szanowni państwo, Wysoka Izbo, w przetargu najistotniejsza jest specyfikacja istotnych warunków zamówienia. Dlaczego w związku z tym Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad z takim uporem i z taką konsekwencją jak w złej sprawie stosuje jedyne tak naprawdę kryterium przy rozstrzygnięciu przetargów, kryterium ceny? Wtedy aż się prosi, panie dyrektorze (*Dzwonek*), żeby były znowy, bo ludzie wiedzą, że mogą się po prostu umówić, a pan twierdzi, że jest wszystko w porządku, że tak będziemy grali dalej. I następne pytanie, już trzecie, ostatnie. Europejski Trybunał Sprawiedliwości...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Nie, panie pośle. Wcześniej przerwałem pani...

Posel Jerzy Szmit:

...zakwestionował przedostatnią nowelizację prawa zamówień publicznych...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

...poseł Machałek i ona mogłaby mieć do mnie pretensję, że...

Posel Jerzy Szmit:

...w wyniku której można było eliminować z przetargów...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

...pan jest uprzywilejowany. Dziękuję bardzo, panie pośle.

Posel Jerzy Szmit:

...konkurentów. A w związku z tym jakie konsekwencje tego faktu będą, gdyż niestety coraz więcej odszkodowań się szykuje, procesów z tym związanych. Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pan poseł Bogdan Rzońca, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Bogdan Rzońca:

Panie Marszałku! Pani Minister! Panie Ministrze! Chciałbym zaprotestować przeciwko tej bałamutnej tezie, że tu na kogokolwiek ktokolwiek donosi dzisiaj. My na posiedzeniach Komisji Infrastruktury od roku słyszymy o tym, że firmy zagraniczne, które pracują przy polskich autostradach, znajdują sposoby, żeby poinformować Komisję Europejską, jeśli miałyby być jakieś nieprawidłowości. Tak że my na nikogo nie donosimy. To jest bardzo nieuczciwe postawienie sprawy. Natomiast chciałbym się krótko odnieść do wątku budowy autostrady na Podkarpaciu. Tam miały miejsce bardzo drastyczne sytuacje i nie jesteśmy w stanie przy pomocy nawet ABW ich wyjaśnić. Sami zgłaszaliśmy do ABW wnioski o to, żeby odszukać jednego z podwykonawców, który nie wypłacił poszkodowanym do dzisiaj środków, a jeden z nich się powiesił. To są jedne z najbardziej drastycznych sytuacji, jakie wystąpiły przy budowie autostrad. ABW mówi, że nie ma możliwości odnalezienia tego człowieka, a on jest bardzo dobrze znany w mediach i na różnego rodzaju portalach (*Dzwonek*) funkcjonuje jako osoba bardzo dobrze znana.

Wobec tego moje pytanie do pana ministra jest takie, i proszę o pisemną odpowiedź: Kto nadzorował i nadzoruje, i z jakimi uprawnieniami, odcinek drogi Korczowa – Radymno? Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję.

Pan poseł Jarosław Zieliński, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Jarosław Zieliński:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Szumnie zapowiadana tarcza antykorupcyjna okazała się propagandową fikcją. Mówił o tym w imieniu klubu pan poseł Mariusz Kamiński, ale musimy ten temat drążyć dalej. Chciałbym wiedzieć, i sądzę, że nie jestem w tym odosobniony: Kiedy i czego się dowiedział premier od szefa ABW w tej sprawie? Myślę, że premier powinien tutaj przyjść w jakimś momencie, kiedy wróci z Brukseli, i na to pytanie odpowiedzieć. Jeśli nie, to oczekuję na piśmie tej odpowiedzi. Jest to także zadanie dla Komisji do Spraw Służb Specjalnych, która powinna zaprosić pana premiera Tuska i pana Bondaryka, mimo że nie pełni tej funkcji, żeby skonfrontować ich informacje, ich zeznania: co Bondaryk jako szef ABW przekazywał premierowi, co z tą wiedzą zrobił Donald Tusk? Mimo tych ostrzeżeń były zawierane umowy, doszło do zмовы cenowej, są straty. Komisja Europejska mówi o defraudacji, a na ten temat nic nie usłyszeliśmy.

Zmowa cenowa oznacza, że buduje się drogo i buduje się mniej. W związku z tym pytanie, dlaczego dzisiaj rząd uważa, że trzeba (*Dzwonek*) koniecznie te pieniądze z Brukseli, które mają być odblokowane, przekazać do budżetu, żeby zrefundować budżetowi. Budżet zapłacił za dużo, kto to zrekompensuje? Jak to wpłynie na inne budowy? Brakuje przecież środków na budowę innych dróg i autostrad. I tu pytanie jest takie jeszcze...

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

O nie...

Posel Jarosław Zieliński:

Panie marszałku, tak.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

...nie zmieści się już, panie pośle.

Posel Jarosław Zieliński:

Krótkie, bez zdania złożonego podrzędnie i wielokrotnie. Pytanie jest krótkie: Ile w podobnych warunkach geograficznych i geologicznych kosztuje w euro kilometr autostrady czy drogi ekspresowej w innych krajach europejskich, np. w Niemczech, a ile w Polsce, w ramach tej umowy cenowej? *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję, panie pośle.

Pani poseł Anna Paluch, Prawo i Sprawiedliwość, która swój czas z ław sejmowych wykorzystywała już po wielokroć podczas dzisiejszej debaty.

Posel Anna Paluch:

W trybie sprostowania to było, panie marszałku.

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Proszę uprzejmie, mierzymy się z minutką.

Posel Anna Paluch:

Dziękuję bardzo.

Pani minister, przed pięciu laty otrzymała pani do wdrożenia 68 mld euro wynegocjowane przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, przygotowane krajowe programy operacyjne, zasady i procedury, system zarządzania i kontroli, mechanizmy koordynacji i polityk we wzmiankowanej tu już dzisiaj ustawie o zasadach prowadzenia polityki i rozwoju. Stąd pytanie: Dlaczego pani nie korzystała z tych instrumentów? Dlaczego np. tak późno pani interweniowała w sprawie opóźnień w kontrakcji projektów kolejowych? Przecież od 2010 r. dyskutujemy w Komisji Infrastruktury dezyderaty, uchwały, sygnały kierowane w stronę rządu. Dlaczego tak późno?

Teraz ostatnia kwestia. Dlaczego, pani minister, pani w tej chwili atakuje Komisję Europejską, oczywiście mówimy dzisiaj o drogach, a przecież to są pani zaniechania i niedopatrzienia, pani pełniła rolę instytucji zarządzającej i pani podlegały wszystkie kwestie wynikające z programów.

Teraz pytanie do pana ministra, żeby nie był pokrzywdzony. Panie ministrze, gdzie jest program naprawczy dla budowy dróg krajowych i autostrad? *(Dzwonek)* Pierwsze protesty podwykonawców miały miejsce prawie rok temu, to wówczas pojawiły się publicznie informacje o nieprawidłowościach. Panie ministrze, wasz rząd potrafi. Do czasu waszych rządów inwestor publiczny był synonimem rzetelności, dawał wykonawcy rękojmię uczciwej zapłaty, ale to już przeszłość – Platforma potrafi.

Pytanie do obojga państwa ministrów. Czy państwo uważacie, że kompromitacja polskiego rządu, o której dzisiaj rozmawiamy, pomoże Polsce w negocjacjach alokacji finansowej na następną perspektywę? Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję bardzo.

Spojrzałem pani przez ramię w tę kartkę i od razu wiedziałem, że nie będzie minuta, tylko minuta 33.

Pan poseł Krzysztof Tchórzewski, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Krzysztof Tchórzewski:

Panie ministrze, różne informacje wskazują, że prawdopodobnie do Komisji Europejskiej wpłynęło 46 skarg wykonawców robót drogowych na niewłaściwe, niezgodne z dyrektywami Unii Europejskiej procedury stosowane przez dyrekcję generalną. W tych skargach

wskazywano na nieprawidłowości w procedurach przetargowych i ich rozstrzygnięciu. Te skargi podobno wpłynęły już w 2010 r. i 2011 r. Dlaczego ze strony resortu transportu nie podjęto działań, nie było skutecznych wizyt na poziomie kierownictwa resortu w Komisji Europejskiej celem ustalenia, jak dyrekcja generalna podchodzi do tych skarg? Dlaczego nie spowodowano rozpoczęcia procedury zmian w ustawie o zamówieniach publicznych, które to zmiany byłyby w duchu uwag Komisji Europejskiej? Dlaczego nie dokonano przeglądu procedur dotyczących przygotowania specyfikacji przetargowych? Dlaczego nie ustalono wejściowych kompetencji inwestora zastępczego? Spowodowało to prawdopodobnie masę błędów w organizacji bezpośredniego nadzoru inwestorskiego. *(Dzwonek)* Ze swoich doświadczeń wiem, że kierownictwo poszczególnych dyrekcji generalnych dobrze odbiera osobiste wizyty ministrów. Dlaczego tak późno, bo po decyzji Komisji Europejskiej, wraz z minister Bienkowską zdecydowaliście się na osobistą wizytę? Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Pan poseł Andrzej Adamczyk, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Andrzej Adamczyk:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pytanie kieruję do pana ministra transportu. Panie ministrze, czy jest pan w stanie ogarnąć emocje towarzyszących panu urzędników? Rozumiem, że nie widzi pan wszystkiego, co się za panem dzieje, ale też odnoszę wrażenie, jestem wręcz przekonany, że dbałość i staranie o pieniądze z Unii Europejskiej dla Polski budzą takie emocje w rządzie, jak zachowanie pana urzędników. *(Oklaski)* Niezła zabawa, wesołość, fotografie robione posłom.

(Posel Dariusz Cezar Dziadzio: Przecież te zdjęcia są na stronie.)

Jeden z towarzyszących panu urzędników ma sporą zabawę, fotografując posłów. To oddaje zaangażowanie w problemy zapewnienia środków unijnych dla Polski.

A teraz bardzo krótko. Przez poprzednie cztery lata i ostatni rok tej kadencji słyszeliśmy, że wszystkie kontrakty objęte są tzw. tarczą antykorupcyjną. Co z tej tarczy wyszło? *(Dzwonek)* W podsłuchach jesteście dobrzy, w podsłuchach bijecie rekord świata, bo już nie tylko Polski. Ale pytam, co z tego wyszło, skoro pozwoliliście realizować te kontrakty, co do których były duże wątpliwości formalnoprawne, być może też natury karnej, ostatecznie donieśliście na polskich przedsiębiorców do Unii Europejskiej, a teraz obrzucacie winą za donosy opozycję. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Jerzy Wenderlich:

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Pan poseł Piotr Polak, Prawo i Sprawiedliwość.

Posel Piotr Polak:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Panie Ministrze! Po wczytaniu się w dostępne na forach internetowych

stenogramy z podsłuchanych przez ABW rozmów włos się jeży na głowie. Ja chciałbym zapytać, panie ministrze, o jeden z tych stenogramów, dotyczący przebudowywanego odcinka drogi S8 Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka, i informacje, które przedsiębiorcy przekazują między sobą, mówiąc o kontrakcie życia za ponad 1700 mln. Druga osoba ze zdziwieniem pyta: 60 km? Za takie pieniądze? To zdzierstwo jakieś. Szokujące słowa o tym zdzierstwie.

Co jest najistotniejsze? Panie ministrze, ta informacja została nagrana 28 sierpnia. Umowa miała być podpisana i chyba była – nie wiem, bo tego nie śledziłem – już 3 września. Był tydzień na zweryfikowanie tej informacji, na podjęcie jakichś kroków zapobiegawczych, przynajmniej na próbę rozmowy na ten temat. *(Dzwonek)* Myślę, że pan premier o tym wiedział. Czy było jakieś spotkanie w tej sprawie z panem...

(Przewodnictwo w obradach obejmuje wicemarszałek Sejmu Eugeniusz Tomasz Grzeszczak)

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Panie pośle, proszę o pytanie.

Posel Piotr Polak:

Już pytam. Czy było jakieś spotkanie w tej sprawie z panem premierem? Jakie działania zostały podjęte, żeby zweryfikować przetarg i podpisać umowę na korzystnych warunkach? Dziękuję. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Tomasz Kamiński, Sojusz Lewicy Demokratycznej.

Czas na zadanie pytania – jedna minuta.

Bardzo proszę.

Posel Tomasz Kamiński:

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Pani Minister! Panie Ministrze! Na samym początku zaznaczę, że bardzo proszę o odpowiedź na piśmie, bo sprawa dotyczy kilku kwestii, o których niejednokrotnie mówiliśmy na tej sali, ale odpowiedzi zawsze były jakieś takie nieprecyzyjne bądź mało precyzyjne.

Po pierwsze, ostatnio mieliśmy do czynienia z listem kolejarzy oburzonych tym, co się dzieje na kolei. Dzisiaj rozmawialiśmy o tym, co się dzieje na kolei, wiele słów padało z ust przemawiających na dowód tego, że nie jest tam dobrze. Panie prezesie, ile wynoszą – proszę o odpowiedź na piśmie – zarobki prezesów spółek kolejowych, wszystkich spółek, i jakie nagrody są przyznawane prezesom tychże spółek? Czy prawdą jest, że większość z nich jest zatrudniona na kontraktach menedżerskich, aby ominąć ustawę kominową?

I trzy pytania regionalne. Kiedy z Krakowa do Korczowej dojedziemy autostradą A4? Kiedy konkretnie to się stanie, bo co wybory, co kampania, to mamy inne terminy? (*Dzwonek*)

Kiedy zostanie wbita łopata przy realizacji S19 i co dalej z obwodnicą miasta Sanoka, która co roku znika z planów? Dziękuję.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Pytania zadawał będzie pan poseł Józef Rojek z Solidarnej Polski.

Przypominam, że ustalony czas na zadanie pytania to 1 minuta.

Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Józef Rojek:

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Państwo Ministrowie! Do dzisiaj byłem świadomy, że kwota, która ulega zablokowaniu, to 3,5 mld zł. Jednak dzisiaj, przepraszam bardzo, pani minister, nie wiem, czy to jest 3,5 mld zł, czy to są 4 mld zł, czy to są 4 mld euro. Proszę sprawdzić stenogram. Niestety, w wypowiedzi to jest niejasne.

Następna sprawa, która tu już była poruszona. Otóż wydaje mi się, że – chodzi o sprawę dotyczącą zmowy – wiedzieliście państwo o tym, rząd polski wiedział – od 2009 r. Czy nie można było dopilnować, żeby te sprawy do dzisiaj były załatwione? W kraju, w którym jest ład i porządek? W kraju, w którym instytucje odpowiedzialne za te środki, a konkretnie ministerstwa, funkcjonują wzorcowo w Unii Europejskiej? Przecież dzisiaj by tej sprawy nie było (*Dzwonek*) Mam też: Czy ten króliczek nie był trzymany do tego czasu?

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Panie pośle, chodzi o pytania, nie o ogłoszenia.

Posel Józef Rojek:

Już zadałem jedno pytanie, a drugie wiąże się z...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję.

Czas minął, panie pośle.

Posel Józef Rojek:

Już kończę, panie marszałku.

Chodzi o szczyt brukselski i rozmowy o przyszłym budżecie. Czy to jest tak, że teraz wypuszczamy króliczka i znów polskie firmy...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję bardzo, panie pośle. Zadał pan pytanie.

Posel Józef Rojek:

...będą odpowiadały za plajtę? Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Bardzo dziękuję.

Pytanie zadawał będzie pan poseł Killion Munyama, Platforma Obywatelska.

Bardzo proszę.

Posel Killion Munyama:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Komisarz do spraw polityki regionalnej Johannes Hahn zadeklarował możliwość szybkiego odblokowania płatności na projekty drogowe w Polsce. Dodał, że zamrożenie środków to standardowa administracyjna procedura, a obecnie takich zamrożeń w całej Unii Europejskiej jest niemal 200, z czego oczywiście naszego kraju dotyczą tylko dwa, czyli 0,2%. Komisarz oczywiście obiecuje szybkie odblokowania tych środków.

Mam zatem pytanie do państwa ministrów: Z doświadczeń innych krajów jaki jest, można powiedzieć, realny termin zakończenia kontroli, ewentualnie odblokowania tych środków? Mam na myśli oczywiście 3,5 mld zł. Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję, panie pośle.

Pytania zadawał będzie pan poseł Tomasz Szymański, Platforma Obywatelska.

Posel Tomasz Szymański:

Szanowny Panie Marszałku! Pani Minister! Panie Ministrze! Wysoka Izbo! Dzisiejsza debata zainspirowana przez posłów Prawa i Sprawiedliwości odbywa się akurat w przededniu negocjacji w zakresie nowego budżetu na lata 2014–2020. I bardzo dobrze. Dzięki tej debacie właśnie uwiarygadniamy się wobec Komisji Europejskiej, że zadziałały tak przez państwa negowane mechanizmy obronne, że potrafimy sprawnie zarządzać sytuacjami kryzysowymi i szybko na nie reagować.

Posłowie z PiS i SLD zarzucają złe przygotowanie inwestycji, całkowity brak kontroli i ponownie powtarzają nieprawdziwe tezy o wstrzymaniu, panie pośle Rojek, nie 4 mld zł, nie 3,5 mld euro, tylko 900 mln zł, o których pani minister powiedziała. A więc żeby nie uknuła się tutaj nieprawdziwa teza, nie mówimy o grubych miliardach euro, tylko o 900 mln zł, które Komisja Europejska wstrzymała, chodzi o tzw. zamrożenie faktur.

Szanowni Państwo!

(*Posel Andrzej Adamczyk: Miliard w środę, miliard w sobotę.*)

(*Głos z sali: To szczegół.*)

Szanowni Państwo!

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Panie pośle, prosimy o pytanie.

Posel Tomasz Szymański:

Mówiąc o instytucjach kontrolnych (*Dzwonek*), musimy pamiętać też o jednym, że na średnio zrealizowany 10-procentowy poziom błędu w Europie...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Panie pośle, proszę zadać pytanie.

Posel Tomasz Szymański:

...Polski dotyczy 0,38%.

Pani minister, pytanie do pani. Poinformowała pani, że zakontraktowano 100% środków w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”, w wysokości 42 mld zł, z

czego 53% środków zostało zrealizowanych. Unia nam te pieniądze zrefundowała. Pytanie jest takie: Czy i jakie zagrożenia pani widzi dla wydatkowania i zwrotu pozostałych 47% środków zakontraktowanych w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”?

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję, panie pośle.

Zadał pan pytanie, choć nie zmieścił się pan, panie pośle, w czasie.

Posel Tomasz Szymański:

Nie ja pierwszy, panie marszałku. Nie było pana, kiedy posłowie przekraczali znacząco czas swoich wystąpień.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Ale marszałek Wenderlich określił czas.

Posel Tomasz Szymański:

Dziękuję serdecznie. Mam nadzieję, że nie nadwerężyłem pana cierpliwości.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję.

Pytania zadawał będzie poseł Franciszek Jerzy Stefaniuk, Polskie Stronnictwo Ludowe.

Bardzo proszę, panie marszałku.

Czas na pytanie – 1 minuta.

Posel Franciszek Jerzy Stefaniuk:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Najpierw pytanie. Chciałbym zapytać o prognozę według resortu. W jakim procencie możliwe są do wykorzystania środki należne Polsce na budowę dróg i kolei z obecnej perspektywy finansowej? To jest pytanie i pewna uwaga. Zauważyłem na kanwie tej dyskusji anomalię i prawidłowość. Otóż anomalią według mnie jest to, że kiedy jedziemy przez Polskę, widać, że nigdy nie budowało się tylu dróg, autostrad i obwodnic, natomiast, przypomnę, w ubiegłej kadencji nigdy tyle razy jak obecnie, odkąd jestem tu, w Sejmie, nie był odwoływany minister infrastruktury. Podobno aż 4 razy, jak sobie przypominam. Natomiast prawidłowością jest ta debata, bo zawsze, jak pamiętam, od 1989 r. każda koalicja, posłowie z koalicji, zabierając głos, zabierali głos z troską, z pewnym zaniepokojeniem, zafrasowaniem, a każda opozycja waliła jak w bęben. *(Dzwonek)* I w tej chwili tak jest. Przypomnę, że jak wy sprawowaliście władzę, to też dostawaliście, aż się kurzyło. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję, panie pośle.

Głos zabierze pan poseł Marek Domaracki, Ruch Palikota.

Proszę bardzo, panie pośle.

Posel Marek Domaracki:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Panie Ministrze! Szanowni Państwo! Pan minister Nowak w jednym z programów telewizyjnych powiedział parę miesięcy temu, cytuję: Ja jestem szczerzy. Trzeba zawsze mówić prawdę. Nie zawsze całą, ale prawdę. Koniec cytatu. Mam w związku z tym pytanie, panie ministrze: Czy dzisiaj z mównicy sejmowej, tutaj, mówił pan nam prawdę, półprawdę czy też jakiś jej ułamek, wycinek? Proszę o szczerą i konkretną odpowiedź. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję panu posłowi.

Głos zabierze pan poseł Tadeusz Iwiński, Sojusz Lewicy Demokratycznej.

Bardzo proszę, panie profesorze.

Posel Tadeusz Iwiński:

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Minister Nowak mówił dzisiaj, cytuję, o imponującym postępie w kolejnictwie. To się zgadza, z 4,8 mld euro przeznaczonych w tej perspektywie

rząd zagospodarował na ten cel 400 mln euro, a więc nieco ponad 8%. Chciałbym zapytać, kto w kierownictwie czy kto z kierownictwa każdego z tych resortów wpadł na ten genialny pomysł, żeby wystąpić o przesunięcie kwoty 1,2 mld euro na drogi. Bo to jest połączenie – przepraszam, rzadko używam ostrych słów – ignorancji z arogancją. Przecież wiadomo, że to jest sprzeczne z przepisami. Więc kto na to wpadł?

Druga sprawa. W jaki sposób – mam nadzieję, że nie – decyzja dotycząca wstrzymania tej spornej, jak się dziś okazuje, kwoty odbije się na dalszym programie budowania dróg i obwodnic. No, klasycznym przykładem jest obwodnica Olsztyna. Pan minister Grabarczyk, niczym Tadeusz Kościuszko na rynku w Krakowie, prawie 3 lata temu obiecywał na rynku w Olsztynie (*Dzwonek*), że to będzie. Później były nadzieje na pieniądze, które zostaną, być może, ze środków unijnych.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Proszę zadać pytanie.

Posel Tadeusz Iwiński:

Pani minister Bieńkowska jest z wykształcenia iranistką, więc powinna znać najslawniejsze perskie przysłowie: Obietnice mają wartość tylko dla tych, którzy w nie wierzą. Problem polega na tym, czy pani zdaje sobie sprawę, że dzisiaj już nawet nikt nie wierzy w to perskie przysłowie, bo już mało kto wierzy w te programy, które zostały zapowiedziane. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Pytanie zadawał będzie pan poseł Andrzej Romanek, Solidarna Polska.

Proszę bardzo, panie pośle.

Posel Andrzej Romanek:

Panie Marszałku! Państwo Ministrowie! Wysoka Izbo! Pani minister, wiem, że szybkość wydatkowania środków ma istotne znaczenie. Komisja Europejska może nas chwalić z bardzo prostego powodu, pani minister, bo 80% środków czy ponad – zresztą to są pani słowa – wraca do starej Unii. Komisji Europejskiej nie interesuje to, ile tu powstanie kilometrów autostrad, dróg ekspresowych, bo to jest dla niej kwestia drugorzędna. W związku z tym, pani minister, troszkę o liczbach. Efektywność jest kluczowa.

Teraz do pana ministra. Panie ministrze, w Polsce jest 1224 km autostrad. Węgry mają 1273 km, Hiszpania ma 14 tys. km autostrad. Takie są fakty. Ale co jest istotą rzeczy? Koszt budowy kilometra autostrady. Podam przykłady. W Polsce – 9610 tys., a Niemcy – ponad 8 mln, Czechy – 8800 tys., Litwa – 4 mln, Dania – 5890 tys. euro. To jest clou sprawy. Te środki były po to nam dane, żebyśmy wybudowali jak najwięcej autostrad i jak najwięcej dróg i innych (*Dzwonek*) infrastrukturalnych inwestycji, a nie po to, żeby nas Komisja chwaliła i żeby do nich te pieniądze wracały, do starej Unii.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Panie pośle, proszę o pytanie, bo czas minął.

Posel Andrzej Romanek:

To jest istota rzeczy. I jest pytanie do pana ministra Nowaka. Panie ministrze, otóż pan Lech Witecki powiedział: wybierając wykonawców, braliśmy pod uwagę gwarancje bankowe i ubezpieczeniowe. Sami, z tego wynika, nie sprawdzali wykonawców. To jest żenujące. Czy pan o tym wiedział, panie ministrze? To instytucje bankowe gwarantowały jakość wykonawców...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Zadał pan pytanie. Czas minął, panie pośle.

Posel Andrzej Romanek:

...a nie generalna dyrekcja. Chcę wiedzieć, czy pan wiedział o tym.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Pan poseł Piotr Szeliga z Solidarnej Polski zadawał będzie pytanie.

Bardzo proszę.

Posel Piotr Szeliga:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pani Minister! Panie Ministrze! Kiedy poseł Józef Rojek pytał, jaka to jest kwota, czy 3, czy 3,5 mld, państwo kiwali głowami. Kiedy poseł z Platformy mówił o 900 mln, także państwo kiwali głowami. To ja też kolejny raz zapytam, jaka to jest naprawdę kwota, czy państwo rzeczywiście wiedzą, i też proszę o kwotę i w złotych, i w euro.

Panie ministrze Nowak, kiedy będzie wreszcie A4 Korczowa – Tarnów skończona i o ile będzie droższa, niż pan zakładał? Dlaczego państwo, wiedząc o tej zмовie, w ogóle dopuścili te firmy do wykonywania tych dróg? Czy państwo czują się dzisiaj współwinni, czy państwo znowu powiedzą: to nie my, to oni?

Pani minister mówi, że nie jest współwinną. My dzisiaj uważamy, że jest troszeczkę inaczej, bo państwo jednak powinni nadzorować. To jest oczywiście kwestia oceny tej winy, ale czy nie można (*Dzwonek*) było naprawdę zapobiec temu, żeby oszuści nie dorabiali się kosztem państwa i kosztem inwestycji, na które czekają samorządy?

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję, panie pośle.

Posel Piotr Szeliga:

I jeszcze tylko jedno pytanie o obwodnice Tomaszowa Lubelskiego i Łańcuta. Czy wreszcie będą wykonane, czy dalej poczekamy...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

O, zadał pan pytanie, czy wreszcie będą wykonane.

Posel Piotr Szeliga:

...10 albo 20 lat na te obwodnice. Dziękuję, panie marszałku.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Pan poseł Piotr Chmielowski, Ruch Palikota, zadawał będzie pytanie.

Posel Piotr Chmielowski:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Państwo Ministrowie! Otóż nie ma żadnej wątpliwości, i to już nie tylko z mediów czy z państwa wytłumaczeń wiemy, że te pieniądze to był wypadek przy pracy – to, że trzeba było kiedyś z kolejnictwa przesunąć pieniądze na drogi czy usiłować przesunąć, czy wypadek przy pracy polegający na tym, że ktoś w Unii Europejskiej po dochodzeniu prokuratorskim się obudził. Natomiast niech pan sobie zada, panie ministrze, pytanie: Dlaczego tak się stało? Otóż stało się tak dlatego, że tak naprawdę do dnia dzisiejszego nie macie konkretnych planów, pokrytych nie tylko finansowo, ale przede wszystkim czasowo, jak również w sensie technologicznym, co do rozbudowy kolei, nie macie analiz ekonomicznych dotyczących poszczególnych linii, już nie wspomnę o budowie linii na lotnisko Chopina w Warszawie. To, co się dzieje w tej chwili na Śląsku, do Pyrzowic, to już też (*Dzwonek*), powiedzmy, jest zabawa. I tu jest największy problem. Niech się pan, panie ministrze, zastanowi, czy w ogóle te plany kiedykolwiek były, a jak były, to serdecznie proszę o odpowiedź, tym razem na piśmie, gdzie można było je znaleźć, przeczytać, czy może gdzie one w przyszłości...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękujemy, panie pośle.

Posel Piotr Chmielowski:

...będą publikowane. Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Pan poseł Tomasz Górski z Solidarnej Polski będzie zadawał pytanie.

Posel Tomasz Górski:

Panie Marszałku! Panie Ministrze! Mam pytanie. Mianowicie chciałbym upewnić się, że z zachodnią obwodnicą Poznania nie będzie żadnych problemów. To jest droga, której co

prawda ta sytuacja dotyczyć nie powinna, natomiast jest to droga, z którą są zawsze i od dawna problemy, i zawsze wyskakują coraz to nowe okoliczności, które uniemożliwiają jej zbudowanie. Tak że chciałbym się upewnić, że z zachodnią obwodnicą Poznania problemów nie będzie.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Pytanie zadawał będzie pan poseł Dariusz Cezar Dziadzio, Ruch Palikota.

Poseł Dariusz Cezar Dziadzio:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Panie Ministrze! Moi poprzednicy już wielokrotnie pytali o kontrakty i budowę autostrady między Tarnowem a Rzeszowem. Ja tylko zapytam: Jak to jest z ich realizacją, ponieważ mam w tej sprawie informacje. W jednej z audycji radia Rzeszów przedstawicielka Platformy Obywatelskiej powiedziała, że jeżeli chodzi o kontrakty, to już wszystko jest rozpisane, niemniej media donoszą, że jednak GDKiA musiało jeszcze wstrzymać przetarg na linię od Krzyża do węzła Pustynia. Chciałbym zapytać, jak jest z realizacją tego przetargu.

Natomiast, patrząc na to, że woj. podkarpackie ma dość konkretne możliwości w zakresie stworzenia bardzo fajnej infrastruktury drogowej – mamy bardzo dobre lotnisko w Jasionce, niemniej jednak jest taka sytuacja, że nie każdego stać na przelot samolotem z Rzeszowa do Warszawy – chciałbym zapytać o rewitalizację linii kolejowej Rzeszów – Warszawa przez Sandomierz, która miała zakończyć się w 2013 r., i o to, na jakim etapie są (*Dzwonek*) konsultacje, ewentualnie przetarg na elektryfikację tej linii.

Druga sprawa. Do końca 2014 r. miała zostać przeprowadzona modernizacja torów na trasie z Krakowa do Rzeszowa. Chciałbym zapytać, na jakim ona jest etapie, jakie są opóźnienia i kiedy realnie zakończy się ta modernizacja. Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję, panie pośle.

Pytania zadawać będzie pani poseł Beata Kempa z Solidarnej Polski.

Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Beata Kempa:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Panie Ministrze! Chciałabym powiedzieć jedną rzecz. Ludzie świadomi tego, co dzieje się w naszym kraju i poza jego granicami w tej chwili w związku z naszym wizerunkiem, wiedzą, że to, co państwo głosiliście, że te środki zostały odmrożone, to jest zdarzenie, które w kategoriach prawnych można nazwać zdarzeniem przyszłym i niepewnym. Ja takiej pewności nie mam, dlatego że Unia Europejska sprawdzi bardzo dokładnie, dlaczego te umowy zostały podpisane, mimo iż państwo mieliście wiedzę o znowie cenowej. To jest jasne. A jeśli do tego sprawdzi „Kapitał ludzki” i inne kwestie, to tak naprawdę myślę, że możemy uzyskać jasność co do tego za chwilę.

Ale jest coś takiego, bo przed chwilą była mowa o winie, o tym, kto tę winę ponosi, taka kategoria winy jak wina w nadzorze, panowie ministrowie. Jest. I będziemy się tutaj domagać odpowiedzialności, bo żarty się po prostu skończyły. Dlatego pytam, panie ministrze, i chcę uzyskać odpowiedź na piśmie w związku z tym, że formułujemy pewne dokumenty, które chcemy przekazać pewnym służbom (*Dzwonek*): Zatem, panie ministrze, jaka jest wysokość środków, które straciły samorządy na skutek zmian decyzji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i na skutek pańskich decyzji politycznych? Jaka jest globalnie ich wysokość, z podziałem na poszczególne samorządy?

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Pani poseł...

Poseł Beata Kempa:

Dzisiaj wiemy, że tracą ważność różnego rodzaju decyzje, które kosztowały, że tracą ważność dokumenty, które kosztowały.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Pani poseł, tym pytaniem kończymy. Czas minął.

Posel Beata Kempa:

I wreszcie jaka jest wysokość środków niewypłaconych do dnia dzisiejszego podwykonawcom? Dlatego że...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję. Pani poseł, bardzo dziękuję.

Posel Beata Kempa:

...za tragedie ludzkie również powinni podlegać odpowiedzialności ci, którzy są winni tych tragedii. Dziękuję. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Pani poseł, bardzo dziękuję.

Pytania zadawał będzie pan poseł Mieczysław Golba, Solidarna Polska.

Bardzo proszę.

Posel Mieczysław Golba:

Dziękuję bardzo.

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pani Minister! Panie Ministrze! Mam takie pytanie. Kiedy, założmy, dowiemy się, a będzie ta dla nas radosna informacja, że otrzymamy 4 mld z Unii Europejskiej, że Komisja Europejska odblokuje, odmrozi nam te pieniądze, to, chciałbym spytać, czy wówczas wystarczy środków na budowę obwodnicy Przeworska, czy wystarczy na budowę obwodnicy Łańcuta, czy wystarczy na budowę autostrady z Korczowej do Tarnowa, bo to jest bardzo ważny odcinek. I najważniejsze pytanie do pana ministra. Panie ministrze, pan niedawno był na otwarciu obwodnicy Jarosławia i chciałbym pana spytać, czy pan nie zauważył, że tam nie ma lewoskrętu od strony Przemysła do Jarosławia, nie ma wjazdu. Kilka tysięcy rolników nie dojedzie do największego zakładu zbożowego, który jest dla nich bardzo ważny, istotny. Panie ministrze, to trzeba jak najszybciej zrobić, naprawić ten błąd. Ktoś tego nie dopatrył, a to jest bardzo ważne dla wszystkich, dla południowo-wschodniej Polski. Lewoskręt lub rondo – bardzo pana proszę. Chciałbym uzyskać odpowiedź. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję, panie pośle.

Ostatnim zadającym pytanie posłem będzie pan poseł Witold Czarnecki.

Posel Witold Czarnecki:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! W listopadzie, gdy Sejm debatował nad rządowym dokumentem dotyczącym stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwróciłem uwagę panu ministrowi na rażące rozbieżności między dokumentem rządowym a dokumentem opracowanym przez Najwyższą Izbę Kontroli. W szczególności te głębokie różnice dotyczyły identyfikacji przyczyn wypadków drogowych. Jak dzisiaj obserwowałem wystąpienie pana ministra – luzackie samozadowolenie, żeby nie powiedzieć więcej – to postanowiłem wystąpić i przypomnieć mu dwie rzeczy. Stan polskich dróg, głębokie koleiny powodują, że połowa tych dróg zostałaby wyeliminowana z ruchu w rozwiniętych krajach Unii Europejskiej. I druga rzecz: Czy pan wie, panie ministrze, że spośród planowanych 6600 mln zł na remonty dróg do 2013 r. wydano do listopada 2012 r. *(Dzwonek)* zaledwie 968 mln zł? Czy widzi pan, czy dostrzega pan, panie ministrze, różnicę?

I ostatnie pytanie, do pani Bieńkowskiej. Pani minister...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Panie pośle...

Posel Witold Czarnecki:

...nam wstrzymano 4 mld zł mniej więcej – mam nadzieję, że czasowo. Czy może pani mi powiedzieć, jak wielkie kwoty wstrzymano innym krajom Unii, na inne projekty? Jak to się ma...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

I tym pytaniem, panie pośle, zakończył pan...

Posel Witold Czarnecki:

...do, podobno, 180 projektów? Dziękuję bardzo. (*Oklaski*)

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

...już poza przyznanym czasem zadawanie pytań. Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, lista posłów zapisanych do zadawania pytań została wyczerpana.

(*Posel Dariusz Cezar Dziadzio: Panie marszałku, czy ja mogę jeszcze tylko poprosić pana ministra o...*)

Nie, nie może pan, bo i w jakim trybie?

(*Posel Dariusz Cezar Dziadzio: Tylko żeby te informacje były przekazane na piśmie.*)

Informacje będą przekazywane na piśmie. Nie ma trybu do zabrania głosu. Przepraszam, panie pośle, nie był pan wymieniany.

Głos zabiorą przedstawiciele rządu w celu udzielenia odpowiedzi na zadane pytania.

W pierwszej kolejności pani minister rozwoju regionalnego Elżbieta Bieńkowska odpowiadać będzie na zadane pytania, a w drugiej kolejności pan minister Sławomir Nowak.

Minister Rozwoju Regionalnego Elżbieta Bieńkowska:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Trochę jestem skonfundowana, bo dużo było pytań, ale postarałam się je jakoś pogrupować i mam nadzieję, że na część odpowiem, a to, na co nie odpowiem, jest zanotowane i odpowiemy na piśmie.

Na początku jednak muszę wrócić do historii, ponieważ pani poseł Paluch dwa razy, w odniesieniu do oświadczenia i potem w pytaniu, o tym mówiła. Ja państwu przypomnę, że ustawa, którą odziedziczyliśmy, musiała być momentalnie zmieniona, ponieważ to była ustawa, która była bublek. Ta ustawa została zmieniona, przyjęta i weszła w życie 7 listopada 2008 r. Wyobrażają sobie więc państwo, że jednak prace, bo to była zmiana całej ustawy, musiały iść dość szybko. PO IiŚ, czyli Program Operacyjny „Infrastruktura i środowisko”, w momencie kiedy zostałam ministrem, w listopadzie 2007 r., był programem niezakończonym w sensie negocjacji z Komisją. To był największy program, ale był on w rozsypce. Ten program był tak nieprzygotowany – w związku z tym, że nie było systemu kontroli i zarządzania nim dobrze przygotowanego – że myśmy pierwszą umowę inwestycyjną w ramach tego programu mogli podpisać w styczniu 2009 r. I takie są niestety fakty, te fakty czasami boją, ale jednak bardzo proszę, żeby je przyjąć wreszcie do wiadomości po 5,5 roku, ponieważ przez cały 2008 r. musieliśmy nadganiać i naprawiać to, co nie zostało dokończony, zbyt późno zrobione, szczególnie jeśli chodzi o PO IiŚ i ustawę.

Pani poseł Zalewska, ale też kilkoro innych posłów użyli takiego stwierdzenia, że zablokowanie... Pozwoli pan poseł Kamiński – jest pan poseł – że będę mówiła zablokowanie, zamrożenie, a nawet wstrzymanie itd., ponieważ, w przeciwieństwie chyba do pana posła, ja się na tym bardzo dobrze znam i wiem, że to są równoznaczne słowa. Czytam, w regulacjach jest napisane: wstrzymanie, zamrożenie czy zablokowanie – to jest dokładnie to samo.

(*Posel Jarosław Zieliński: I jestem skromna.*)

I nie jestem skromna.

To zablokowanie nie nastąpiło w odpowiedzi na żadną skargę – to bardzo wyraźnie trzeba powiedzieć. Skarga żadna, ani irlandzka, ani żadna inna, nie była podstawą tego, co się stało. Podstawą tego, co się stało, było skierowanie do sądu trzech spraw, wśród których jedna nosi znamiona umowy przetargowej – dotyczy to 150 mln euro. Ta jedna sprawa była podstawą tego, co się stało. Nadal utrzymuję, ponieważ też kilka pytań tego dotyczyło, że ta decyzja nie miała podstaw prawnych i że w regulacjach, czyli w rozporządzeniu... Jaki numer ma to rozporządzenie? 1083. W tym rozporządzeniu nie ma podstaw prawnych do tego, żeby podejmować decyzję tak nieproporcjonalną w stosunku do szkody. Natomiast dla nas w tej chwili – i dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, i dla ministerstwa transportu

najważniejsze jest to, żeby te pieniądze zaczęły płynąć. W związku z tym, i mamy to na piśmie, potwierdzone w notatce po spotkaniu z komisarzem Hahnem, że w dwa tygodnie od momentu złożenia przez nas dokumentów... Pana posła Jakiego nie ma, ale to nie będzie żaden program naprawczy. Żadnego programu naprawczego nie będzie, Komisja tego od nas nie żąda, ponieważ nie mamy czego naprawiać. Nie możemy naprawiać czegoś, co jest OK i gdzie komisja nie znajduje błędów. W związku z tym pieniądze będą odmrożone dwa tygodnie po złożeniu przez nas przeglądu wszystkich projektów, które prowadzi generalna dyrekcja. Deklaruję państwu, że taką informację składamy Komisji 15 lutego. Spodziewamy się, że dwa tygodnie później pieniądze zaczną płynąć do Polski.

(Posel Jarosław Zieliński: Poczekamy, zobaczymy.)

O jakiej kwocie mówimy? Oczywiście padają wszystkie kwoty. Mówię o nieadekwatności, ponieważ zablokowano nam paczkę lub pakiet z fakturami na 3,5 mld zł. Szkoda wynosi ok. 600 mln zł, czyli mówię o 150 mln euro. Chodzi o 3,5 mld na inne projekty, ponieważ tamte są już zakończone. Po tamtych drogach już się jeździ, nie ma żadnego wyroku sądu, w związku z tym na razie nic, żadna ostateczna decyzja co do odbierania pieniędzy, przesuwania pieniędzy, wykorzystania ich gdzie indziej nie może w tej chwili jeszcze zapaść.

Posłowi Muniyami odpowiedziałam: dwa tygodnie od momentu dostarczenia dokumentów.

Było pytanie pana posła Stefaniuka, czy wykorzystamy wszystkie pieniądze na drogi i koleje. Bez wątpienia absolutnie wykorzystamy.

Natomiast panu posłowi Iwińskiemu chciałabym powiedzieć, że przesunięcie absolutnie nie jest sprzeczne z przepisami. Takie przesunięcia robimy w każdym z programów non stop, właściwie co chwila przesuwamy jakieś pieniądze pomiędzy priorytetami. To przesunięcie nie było dobrze widziane przez Komisję Europejską, ponieważ komisja chce mieć jakby więcej... chciała zmotywować w jakiś sposób nas, a szczególnie koleje, żeby projekty były szybciej realizowane. Uważam, że w odniesieniu do 20% kontraktacji z zeszłego roku 50% w tej chwili to jest ogromny postęp, cokolwiek by państwo nie powiedzieli. Jeżeli dodamy do tego teraz nasz niewątpliwy sukces w postaci podwyższenia dofinansowania kolei...

(Posel Jarosław Zieliński: Same sukcesy.)

...to w tej chwili jestem skłonna z dużą pewnością mówić, że możemy wykorzystać wszystkie pieniądze w ramach pakietu kolejowego, oczywiście jeżeli komisarz... Ale to też mamy zapisane na piśmie w tej samej notatce, że podwyższenie, jeśli chodzi o projekty kolejowe, nastąpi. Jeszcze raz przypomnę: mamy dofinansowanie na poziomie 69% różnych działań w ramach tego priorytetu kolejowego.

(Posel Tadeusz Iwiński: Na razie wykorzystaliście niecałe 9%.)

Nie, kontraktacja jest...

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Przepraszam bardzo, głos ma pani minister.

Minister Rozwoju Regionalnego Elżbieta Bieńkowska:

Kontraktacja jest na poziomie 50%. 10% to jest zwrot z Komisji.

(Posel Jarosław Zieliński: To po 6 latach niewiele.)

To zawsze się różni. Jeżeli mamy w Polsce kontraktację zbliżającą się do 90%, to zwrot z Komisji mamy na poziomie 55%. To jest taka różnica. Te zwroty będą jeszcze nawet i po 2015 r., możemy wykorzystywać pieniądze do końca 2015 r., a te zwroty idą jeszcze dłużej.

Jeszcze tylko jedno zdanie. Pani posłanka Kempa mówiła, że Komisja Europejska odmrozi pieniądze – użyła słowa „odmrozi” – kiedy dobrze sprawdzi wszystkie projekty i procedury. To nie Komisja Europejska będzie to sprawdzać, tylko my przejrzymy te wszystkie projekty i wynik tego przeglądu prześlemy Komisji. Komisja Europejska nie będzie nam w tej chwili niczego sprawdzać. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję, pani minister.

Głos zabierze minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej pan Sławomir Nowak. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Pani minister Bieńkowska odniosła się do meritum sprawy, w podsumowaniu raz jeszcze bardzo dobitnie wyjaśniła to, co dotyczyło głównego tematu informacji, o którą prosiła opozycja. Należało się spodziewać, że informacja ta będzie pretekstem do rozmowy o wielu rzeczach kompletnie niezwiązanych z tematem informacji, ale szanując Wysoką Izbę i funkcje kontrolne wobec władzy wykonawczej, postaram się przynajmniej na część z nich odpowiedzieć, a wszystkie pytania traktujemy oczywiście tak samo i każdy z państwa dostanie odpowiedź na piśmie, więc pozwólcie państwo, że odniosę się do części tych pytań.

Mówiłem w swoim wystąpieniu, w tej informacji pierwotnej, o kosztach inwestycji Radymno – Korczowa na A4, mówiłem o S8 Jeżewo – Białystok, ale przypomnę, bo to się pojawiało, część z państwa może nie pamiętać.

Rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej, to jest właśnie Jeżewo – Białystok, planowana szacunkowa wartość zamówienia to było ponad 980 mln zł i to jest ten projekt, gdzie prokurator postawił zarzuty o znowę cenową. Kwota kontraktu zawartego z wykonawcą to 675 mln zł, co stanowi 69% kwoty pierwotnej, 69%. To jest jednocześnie odpowiedź na pytanie pana posła Zaborowskiego, czy te znowy cenowe zawyżyły ceny na kontrakty. To był przetarg, który był kontrolowany, jeszcze raz przypomnę, przez Urząd Zamówień Publicznych, przez ETO, wszystkie niezbędne instytucje. Jak powiedziałem, w wyniku tego przetargu firmy, które występowały w konsorcjum, zaproponowały cenę na poziomie 69% szacunkowej wartości zamówienia, którą my zawsze przygotowujemy, która nie jest tajemnicą, jest w krajowym programie budowy dróg.

Jeśli chodzi o drogę krajową nr 8 Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka, planowana szacunkowa wartość zamówienia to było prawie 1900 mln zł. To jest też ten odcinek wymieniany w akcie oskarżenia, ale w tym przetargu nie doszło do znowy. W wyniku przetargu uzyskaliśmy cenę 1 721 129 tys. zł, co stanowi 91% szacunkowej kwoty zamówienia. I A4 Rzeszów – Korczowa, na odcinku Radymno – Korczowa, złośliwość jednego z panów posłów była bardzo niecelna, mówiłem o 22-kilometrowym odcinku, dokładnie Radymno – Korczowa, szacunkowa wartość zamówienia 1100 mln, kwota kontraktu 818 mln zł, co stanowi 74% szacunkowej kwoty zamówienia. Wydaje się, że mimo tej znowy na Jeżewo – Białystok ceny były poniżej, tam bardzo wyraźnie poniżej szacunkowego kontraktu, szacunkowej ceny zamówienia.

Dalej odpowiadając, bo pytaliście państwo, kiedy A4, ten odcinek Radymno – Korczowa za 818 mln, o tym przed chwilą mówiłem, zostanie oddany do użytkowania. Do końca tego roku. Projekt jest w realizacji, nie bez kłopotów, jak większość z nich.

Jeśli chodzi o jeden z odcinków, bo to też się pojawiało, na A4, Rzeszów Zachód – Rzeszów Centrum, gdzie nastąpiło wykluczenie wykonawcy. Firma pierwotny kontrakt wygrała za 440 mln zł, zrealizowała go w 51% i za taką kwotę też otrzymała zapłatę, natomiast dokończenie kontraktu wygrał inny wykonawca teraz, za 183 mln zł, więc jak sobie zsumujemy 220 i 183, to realnie pierwotnie jest taniej, po tym ostatnim przetargu nawet jest taniej, niż początkowo miało to kosztować w wykonaniu firmy Radko.

Często pojawiał się temat kosztów budowy autostrad w Polsce i w innych krajach. W Polsce budujemy za średnią europejską, za ok. 9, 9,5 do 10 mln euro za kilometr. W Irlandii średnia to jest ok. 9 mln euro za kilometr, na Węgrzech – ok. 12 mln euro za kilometr, w Austrii – ok. 13 mln euro za kilometr, w Holandii – ok. 50 mln euro za kilometr.

(Poseł Jarosław Zieliński: Ale to trzeba porównywać w podobnych warunkach.)

Właśnie o tym mówię. Mówimy o średnich cenach, gdzie zawsze ukryty jest w tym fałsz związany z różnicą, chodzi chociażby o kwestie związane z urbanizacją czy dużo większe

koszty wykupów. Tak więc w Holandii, która jest bardzo zurbanizowana, prawdopodobnie te koszty są dlatego takie wysokie. Nasza średnia versus średnia unijna jest jakimś miarodajnym wskaźnikiem. Jeżeli jednak jest tak – ja bardzo często to podkreślam i proszę też panie i panów posłów o takie rzetelne i spokojne odniesienie się do tej sprawy – że my budujemy za średnią unijną, a w niektórych miejscach za niższą cenę... Rozmawiałem ostatnio z panią ministrem transportu Hiszpanii, jak to jest, że firmy hiszpańskie, które budują w Polsce za te pieniądze, po 9–10 mln euro za kilometr, w Polsce mają kłopoty, a w Hiszpanii w ostatnim przetargu było 6,5 mln euro za kilometr. Zastanówcie się państwo, tak na zdrowy rozum, czy to jest kwestia tego, że my za mało płacimy za te kontrakty? Nie. To jak to jest, że te firmy tracą płynność i mają kłopoty z realizacją kontraktów? Może jednak problem jest w tych firmach? Może problem jest w tym, że niektórzy zamiast realizować kontrakt, zastanawiają się, czy mają sobie kupić porsche cayenne, czy dom w Hiszpanii, o czym słyszeliśmy? Na tym polega problem, więc nie udawajcie i nie przerzucajcie winy na rząd czy na generalną dyrekcję, która za europejskie stawki, przy niższych przecież kosztach pracy w Polsce, buduje autostrady po europejskich kosztach. To te firmy mają problemy.

Przy okazji, ja to będę zawsze uczciwie i otwarcie mówił, bo uważam, że również firmom wykonawczym trzeba mówić to prosto w twarz. Nie będzie w Polsce kompromisu, jeśli chodzi o jakość, cenę, gwarancje i czas realizacji. Bo to są podstawowe kryteria, którymi kierujemy się przy wyborze wykonawców autostrad. Jeżeli ktoś uważa, i to dotyczy różnych firm, również obcych, że zanim rozpocznie budowę, to wyśle nam kilkanaście pozwów sądowych i będzie oczekiwał, że będziemy dopłacać do kontraktów, bardzo wyraźnie chcę powiedzieć: nie, nie będziemy dopłacać do kontraktów. Wolimy taki kontrakt zerwać. Nawet więcej – nie możemy dopłacać do kontraktów. Po to są realizowane ponowne przetargi. Chcę, żeby to też bardzo mocno wybrzmiało. Stąd się biorą czasami, niestety, opóźnienia. Jednak pod pistoletem terminowości nie będziemy dopłacać firmom do kontraktów.

Przy okazji chcę się odnieść do innej kwestii. Często tutaj słyszałem tzw. obrońców ludu, którzy, jak im się przypomniało, pochylają się nad problemem poszkodowanych podwykonawców. Chcę bardzo wyraźnie powiedzieć, że wypłaciliśmy poszkodowanym podwykonawcom, również w ramach specustawy, którą Izba przyjęła, ponad 500 mln zł w zastępstwie tych nierzetelnych wykonawców, którzy swoim podwykonawcom nie zapłacili. Proszę więc o elementarną uczciwość w tym względzie i przede wszystkim rzetelność, bo to z naszej inicjatywy została przyjęta ta specustawa i w jej ramach poszkodowanym ludziom, jeśli spełniają warunki zawarte w tej ustawie, a są one bardzo liberalne, wypłacane są należności.

Pan poseł Bodio, w zasadzie jako jeden z nielicznych, zadał bardzo konkretne i merytoryczne pytania. Chcę powiedzieć...

(Poseł Jarosław Zieliński: Proszę nie oceniać posłów.)

Mam takie prawo, tak jak i pan poseł miał prawo oceniać. Ja też jestem posłem i mam prawo oceniać.

(Poseł Jarosław Zieliński: Ale pan odpowiada w ramach kontroli parlamentu nad rządem.)

Tak się właśnie złożyło, że również jestem posłem, panie pośle.

(Poseł Anna Paluch: Ale dzisiaj występuje pan jako przedstawiciel rządu.)

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Przepraszam, proszę nie prowadzić polemiki z ław poselskich.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomir Nowak:

Dziękuję, panie marszałku.

Jeśli chodzi o odpowiedź na pytania pana posła Bodio, jakby merytorycznie, szczegółowo złożymy te wyjaśnienia na piśmie.

Obecna nowelizacja WPIK dokładnie ma za zadanie, żeby wprowadzić te projekty, o których mówiliśmy Komisji Europejskiej, Komisji Infrastruktury, czyli m.in. rewitalizacje, projekty

przejazdowe, rozjazdowe – to, o co pan poseł pytał – i te wszystkie projekty, które są uzgodnione z task force, żeby sprawniej wydawać środki unijne na inwestycje kolejowe. W nowym WPIK znajdzie się też Kraków Zabłocie, Krzemionki, ten projekt, o który pan poseł pytał.

Część krajowa WPIK musi być zmodyfikowana pod kątem uwzględniania komplementarności w stosunku do projektów unijnych. Rzeczywiście w tym znowelizowanym WPIK odcinki Tuszyn – Ostrołęka czy Zgierz – Kutno nie znajdują się, ale za chwilę otwieramy nową perspektywę unijną. Dotyczy to też innych projektów drogowych, które będą realizowane, jeśli nie w tej perspektywie, to w następnej. Myślę, że te dwa projekty kolejowe mają duże szanse, żeby znaleźć się w nowej perspektywie.

Obwodnice. To też ważne, bo rozumiem, że każdy z posłów musi wspomnieć o tym w swoim okręgu. W związku z tym chcę bardzo wyraźnie powiedzieć, że jeszcze żaden projekt drogowy nie został wykreślony z obecnego krajowego planu.

(Głos z sali: Wykreślono projekt drogowy...)

Nic, panie pośle, nie zostało wykreślone. A więc właśnie, wiem, że jest trochę lepiej i chcę być może uspokoić pana posła: nie ma wykreślenia żadnych projektów. Krajowy plan, który jest w obecnym kształcie, który jest znany, wisi w Internecie, można go przeczytać, jest realizowany, realizowany w ramach posiadanych możliwości, sił i środków. Ta perspektywa kończy się. Pochodzące z niej środki mamy wydane, zakontraktowane w 100%. Nowe projekty drogowe i kolejowe mogą być realizowane w ramach nowej perspektywy budżetu unijnego, jeżeli szczyt unijny skończy się dla Polski sukcesem i będzie ten budżet.

Myślmy również wspólnie z marszałkami, żeby jeśli chodzi o projekty obwodnic, które nie będą realizowane przez generalną dyrekcję, bo priorytetem będzie przede wszystkim domknięcie sieci dróg autostradowych i ekspresowych, o co też państwo tutaj apelowali, znaleźć sposób współfinansowania przez rząd i samorząd w zakresie pozostałych projektów obwodnicowych, jeżeli chodzi o tego rodzaju zobowiązania.

Cały czas też np. obwodnica Suwałk, bo to się pojawiało, jest w zawieszeniu, gdyż nie wiemy, czy Unia Europejska przyjmie Connecting Europe Facility, czy też tego narzędzia nie będzie. W ramach CEF, jeżeli ten projekt będzie, chcielibyśmy zgłosić do niego obwodnicę Suwałk. Podobnie jest z trasą S3, bo ona też się pojawiała.

(Poseł Jerzy Szmít: A obwodnica Olsztyna?)

Jak mówię, koncert życzeń. To zawsze tak jest, ale można, jak powiedziałem, przyzwycząić się do tego, a nawet polubić. A więc będziemy pracowali nad tym – jestem w stałym kontakcie z marszałkiem województwa – żeby tego rodzaju projekty móc realizować w nowej perspektywie budżetu unijnego.

Panie marszałku, jak powiedziałem, odpowiemy wszystkim paniom i panom posłom na piśmie...

Aha, jeszcze jedna rzecz, bo pojawiła się tu dezinformacja. Mam nadzieję, że jest to tylko nieświadomość. Jeśli chodzi o skargi firm irlandzkich, to bardzo proszę państwa o dużą wstrzeźliwość w komentowaniu tego rodzaju rzeczy, bo nie byłoby dobrze, gdyby posłowie polskiego parlamentu zupełnie nieświadomie uczestniczyli w czystej grze biznesowej podmiotów, które za chwilę mogą być w sporze z polskim rządem. Komisja Europejska nie wypłaciła żadnego odszkodowania żadnej firmie irlandzkiej. Ktoś o to pytał. To jest jakaś kompletna aberracja. Prowadzimy wspólnie z Komisją Europejską audyt projektów irlandzkich, z których Irlandczycy zostali wykluczeni, żeby udostępnić Komisji Europejskiej wszystkie niezbędne dane, informacje na ten temat, natomiast będziemy bronili interesu publicznego bardzo konsekwentnie i skutecznie.

Co do płynności KFD, to nie jest ona w żaden sposób zagrożona. Odpowiadam, bo też pojawiały się takie pytania.

Rok 2012 – wykonanie jest na poziomie 19 mld zł, rok 2013 – na poziomie 15 mld zł, jeśli dobrze pamiętam, albo 18. Za chwilę wchodzi nowe projekty, nowa perspektywa i nowe projekty unijne, o czym premier mówił w drugim exposé i te wszystkie S, które dziś się pojawiały, w swoim czasie również znajdą miejsce, znajdą się na liście projektów realizowanych przez generalną dyrekcję w ramach nowego programu drogowego.

(Głos z sali: A KDP?)

Jeśli chodzi o KDP, jest kończony projekt, jest kończony studium wykonalności i do końca tego roku będzie ono dokończony. Projekt kolei dużych prędkości będzie czekał na lepsze czasy i na potencjalnego inwestora. Jeśli państwo takiego znacie, to zapraszam na Chałubińskiego, ministerstwo chętnie przywita takiego inwestora, jeżeli byłby zainteresowany partnerstwem publiczno-prywatnym w tym względzie. W tej i przyszłej perspektywie unijnej nie stać nas na zbudowanie kolei dużych prędkości, ale dworzec w Łodzi nie jest zagrożony. Projekt dworca jest realizowany i będzie realizowany w takiej formie, aby być może kiedyś w przyszłości był gotowy również do przyjęcia pociągów kolei dużych prędkości, które były tam planowane.

Żeby była jasność, w Polsce od końca 2014 r. będą koleje dużych prędkości. Na E65 i na Centralnej Magistrali Kolejowej będą jeździły pociągi dużych prędkości. Pociągi Pendolino są kolejami dużych prędkości i na CMK będą przekraczały prędkość 200 km/h. W przypadku tego programu, tego projektu również nie ma zagrożenia. Uzgodniliśmy z Komisją Europejską zmianę formuły finansowania Pendolino, która z perspektywy PKP InterCity jest korzystniejsza niż pierwotna, mimo że intensywność pomocy będzie mniejsza. Pociągi wyższej klasy, wyższej jakości będą mogły wjechać na inne połączenia, chociażby do Poznania czy do Wrocławia, przez proteżę koniecpolską, tak aby w 2014 r., w 2015 r. przejechać w 3,5 godz. między Wrocławiem a Warszawą. Dlatego są projekty rewitalizacyjne i dlatego należy cieszyć się ze zwiększenia dofinansowania ze strony Komisji Europejskiej do projektów rewitalizacyjnych. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję, panie ministrze.

(Poseł Tadeusz Iwiński: W trybie sprostowania.)

Pani była...

(Poseł Anna Paluch: Byłam wymieniana z nazwiska przez panią minister.)

Proszę bardzo, pan poseł Iwiński chce sprostować źle zrozumianą swoją wypowiedź.

Poseł Tadeusz Iwiński:

Panie Marszałku! Wysoki Sejmie! Chodzi o umiejętność, jak mawiał Norwid, różnienia się pięknie. Przecież nie ma żadnego znaczenia, czy jest coś wpisane do programu, bo coś może być wpisane do programu i funkcjonować tam 50 lat, tylko chodzi o realizację.

Pan zdaje się nie kontrolować swoich zastępców, bo jeszcze w styczniu, chodzi mi o obwodnicę Olsztyna, w odpowiedzi na moją interpelację pana zastępcę stwierdził, że obwodnica Olsztyna, która miała być budowana w poprzedniej perspektywie, pana poprzednik przysięgał w tej sprawie, że nie ma środków. A więc gdyby może porozmawiał pan ze swoim kolegą, szefem regionu PO, jak pan, z sąsiedniego województwa, warmińsko-mazurskiego, który nie potrafił jak gdyby w ramach współpracy znaleźć na to pieniędzy, a przeznaczył dziesiątki milionów na podejrzaną inwestycję typu termy lidzbarskie, to może z tego byłoby coś bardziej pożytecznego.

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję.

Pani poseł Paluch w trybie sprostowania.

Bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch:

Dziękuję bardzo, panie marszałku.

Pani minister najwyraźniej mnie nie zrozumiała. Pani minister, pytałam, dlaczego tak późno i dlaczego pani nie korzystała z instrumentów. Nie uzyskałam odpowiedzi na to pytanie.

Pani minister, bardzo łatwo jest szafować określeniem bubeł prawny, ale nasuwa się pytanie, dlaczego ten, cytuję, bubeł prawny dopiero po roku został zmieniony. To znaczy, że pytanie o opóźnienia, o zaniechania jak najbardziej jest zasadne, więc oczekuję, że otrzymam odpowiedź na piśmie. Dziękuję bardzo. *(Oklaski)*

Wicemarszałek Eugeniusz Tomasz Grzeszczak:

Dziękuję.

Zamykam dyskusję w tym punkcie.

W dyskusji zgłoszono wniosek o odrzucenie informacji.

Do głosowania nad tym wnioskiem przystąpimy w bloku głosowań w piątek w godzinach porannych.