

Fragmety stenogramu z posiedzenia Komisji Infrastruktury z 7 maja 2013, poświęconego m.in. pierwszemu czytaniu projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych.

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

Dziękuję, panie przewodniczący. W wyniku bardzo intensywnych zamówień, jakie miały miejsce w latach 2008-2011, będą bardzo trudne dwa lata dla Krajowego Funduszu Drogowego, myślę o roku 2014 i 2018. Nastąpi spiętrzenie wydatków na tyle duże, że grozi nam przerwanie płynności finansowej KRD. Stąd cały projekt sprowadza się do tego, aby dać możliwość restrukturyzacji długów KRD i jest to główne przesłanie, które powoduje nami, że składamy w Sejmie projekt. Nie będę się rozwodził, bo i tak najważniejsze jest to przesłanie, które zawiera się dosłownie w trzech zdaniach.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad MTBiGM Agnieszka Krupa:

Szanowni państwo, w zakresie pierwszego pytania zmiana w art. 39a pkt 1a jest w zasadzie zmianą doprecyzowującą. Ona nie będzie miała diametralnego wpływu na funkcjonowanie KFD. Tak naprawdę, w tym momencie do KFD wpływają środki zarówno z opłaty elektronicznej, która jest pobierana od pojazdów ciężkich, jak i z opłaty, która jest obecnie pobierana ręcznie na bramkach od pojazdów lekkich. Jest to doprecyzowanie obecnego przepisu i umożliwienie pełnej elektronicznej poboru opłat od pojazdów lekkich, co jest coraz częściej zgłaszanym postulatem. Dajemy sobie po prostu tę furtkę na przyszłość.

Jeżeli chodzi o drugie pytanie w zakresie spłat, które ma KFD w 2014, 2018 i 2022 r., to do projektu została dołączona projekcja, z której wynika ile KFD spłacić musi w zakresie kredytów i obligacji w każdym z tych lat. I tak w 2014 r. z tytułu wykupu obligacji KFD łącznie z notami odsetkowymi będzie spłacał kwotę 8593 mln zł, w zakresie 2018 r. jest to kwota prawie 13 mld zł i w zakresie 2022 r. ponad 5600 mln zł. Właśnie z powodu tych trzech spiętrzeń prosimy o dopuszczenie możliwości restrukturyzacji zadłużenia, żeby rozłożyć je na dalsze lata, ponieważ z projekcji, którą dołączyliśmy do projektu wynika, że w dalszych latach KFD będzie dysponował już środkami, które umożliwią spłatę zadłużenia. Natomiast 2014 i 2018 r. to są dwa lata, które będą najgorsze dla funduszu. Chcemy to robić oczywiście już teraz i restrukturyzować całe zadłużenie, żeby umożliwić również finansowanie przyszłej perspektywy finansowej, ponieważ bez restrukturyzacji będziemy mieć trudność żeby zapewnić wkład własny z KFD na przyszłą perspektywę finansową. Deficyt, czyli ujemne saldo na koniec okresu – z tabelki, którą dołączyliśmy do projektu ustawy wynika, że 2014 r. zakończy się ujemnym saldem bez restrukturyzacji zadłużenia i jest to kwota ponad 1600 mln zł. 2018 r. zakończy się ujemnym saldem zadłużenia i jest to kwota niewiele ponad 1 mld zł. Te projekcje na dzień dzisiejszy siłą rzeczy oczywiście nie uwzględniają wydatków, jakie będziemy ponosić w przyszłej perspektywie finansowej, ponieważ nie mamy jeszcze konkretnych informacji o środkach unijnych, więc nie mogliśmy tego uwzględnić.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, czy przez to mam rozumieć, że na dzień dzisiejszy KFD jest funduszem niezadłużonym? Proszę o podanie wartości deficytu budżetowego na 1 maja 2013 r.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Agnieszka Krupa:

Dobrze. To inaczej sformułowane pytanie w takim razie, bo niemożliwość obsługi zadłużenia jest czymś innym od wielkości tego zadłużenia. Jeżeli chodzi o wielkość kredytów i obligacji, które KFD na dzień dzisiejszy musi spłacić, to jest to kwota ponad 41 mld zł. Natomiast deficyt funduszu, czyli brak środków jest na kwotę, którą wskazałam, czyli ponad 2600 mln zł. Nie możemy porównywać wielkości zaciągnięte zadłużenia do deficytu KFD, czyli niemożliwości obsługi w danym roku danej kwoty, ponieważ praktycznie 99% z zadłużenia, które jest zaciągnięte przez fundusz jest możliwe do obsługi w każdym ze wskazanych lat.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam w takim razie pytanie – jeżeli ten projekt ustawy nie zostanie przyjęty, to z jakich źródeł i w jaki sposób zostaną sfinansowane spłaty zadłużenia w kwocie 41 mld zł?

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Agnieszka Krupa:

Tak jak wcześniej wskazałam, kwota, która, powiedzmy kolokwialnie, jest „problemem” na dzień dzisiejszy dla KFD, to jest 1600 mln zł w 2014 r. i niewiele ponad 1 mld zł w 2018 r. Jeżeli z jakichś powodów projekt ustawy nie uzyska przychylniej opinii parlamentu, będziemy musieli podjąć rozmowy z ministrem finansów, żeby skorzystać z innych źródeł dofinansowania funduszu. Jeszcze raz podkreślam, że to nie jest kwota 41 mld zł, tylko ta kwota znacznie mniejsza, o której powiedziałam.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Kieruję pytanie do pana ministra Jarmuzewicza, jeżeli można. Panie ministrze, dlaczego ukryto wieloletnią prognozę finansową KFD w 2009 r., kiedy przyjmowano projekt ustawy o Krajowym Funduszu Drogowym, który określał sposób finansowania inwestycji drogowych w Polsce?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuzewicz:

Nie podzielam pańskiego spostrzeżenia. Nie widzę powodu, żeby nazywać to ukrywaniem zadłużenia czy ukrywaniem projekcji finansowej. Ten rząd, ministerstwo transportu, widząc, że mogą pojawić się kłopoty w płynności finansowej funduszu w 2014 i 2018 r. w odruchu odpowiedzialności składa taki projekt do Sejmu, licząc na to, że posłowie podzielą obawy ministerstwa i poprą projekt, dając narzędzie KFD do tego, żeby mógł restrukturyzować zadłużenie. Operacja popularna w całym świecie finansowym – restrukturyzacja zadłużenia – w związku z tym nie widzę powodów do tego, aby nie zmierzyć się z projektem w takim trybie, jaki zaproponował pan przewodniczący.

Posel Jerzy Szmít (PiS):

Chciałem zapytać odnośnie do restrukturyzacji długu, którą ta zmiana ma umożliwić. Otóż zawsze jest tak, że restrukturyzacja ponosi za sobą koszty. Ponieważ mówimy tutaj o ogromnych kwotach liczonych w miliardach złotych to chciałbym zapytać – jakie będą te koszty restrukturyzacji? Zawsze jest tak, że jeżeli wierzyciele zgadzają się na to, że otrzymają należne pieniądze później, to są związane z tym koszty, przede wszystkim zwiększone odsetki czy ewentualnie inne koszty. Chciałbym zapytać o ewentualnie zwiększone koszty restrukturyzacji, którą państwo planujecie.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Agnieszka Krupa:

Restrukturyzacja, którą tutaj planujemy, będzie polegała na tym, że całość zadłużenia przewidzianego do wykupu w 2014 i 2018 r. zostanie oczywiście wykupiona i środki na wykup zadłużenia zostaną pozyskane z nowej emisji obligacji. Dotychczas nasze obligacje były oprocentowane na rynku po kuponie odsetkowym ok. 5,5-6,25 nieznacznie wyższym od kuponów papierów Skarbu Państwa. To ewentualnie można by było uznać dodatkowym kosztem restrukturyzacji zadłużenia.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

W związku z odpowiedzią strony rządowej na pytanie dotyczące spłat kapitałowych, proszę o potwierdzenie lub zaprzeczenie, że w 2014 r. wymagalna kwota spłaty kapitałowej to jest 14 mld zł, w 2018 r. to jest 6,5 mld zł, a w 2022 r. 2,2 mld zł. Proszę potwierdzić albo zaprzeczyć.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Agnieszka Krupa:

Jeszcze poproszę o doprecyzowanie, czy chodzi o sam kapitał obligacji czy sam kapitał kredytów, czy łącznie i wówczas udzielimy też odpowiedzi na piśmie, bo nie będę już tego w tym momencie rozbijać.

Posel Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Patrząc w ogóle na cel powołania KFD należałoby odnieść się do tego w ten sposób, że jeśli popatrzymy na wydatki poczynając właściwie już od 2016 r., a nawet 2015 r. to mamy rozumieć, że fundusz będzie obsługiwał tylko długi. Z tego programu nie widać, żeby fundusz realizował założone

zadania statutowe w następnych latach, do końca wszędzie 0,0. Czy tak to jest? Jeżeli tak, to właściwie dlaczego? Z tego wynika, bo tutaj nigdzie nie widać, żeby była realizacja założonego planu, a w planie muszą być wydatki związane z realizacją programu drogowego, więc zakładamy, że KFD zamieni się w formułę kapitałową, która będzie realizowała tylko obsługę funduszu, a więc ściągalność wszystkich wpłat. W innych przepisach mamy powiedziane, że część wpływów funduszu może iść na program – tutaj mówimy, że może iść na inne zadania. W uzasadnieniu tłumaczy się, że dla celów operatywnych, łatwiejszego gospodarowania funduszem – chodzi o to, żeby mógł wydawać pieniądze na inne cele. Tymczasem w grę wchodzi sytuacja, że fundusz właściwie w ogóle nie ma zamiaru realizować innych celów statutowych. Gdzie to ginie i dlaczego? To jest jedna rzecz. W związku z tym zachodzi takie pytanie. Zmiany zakładają, że także z funduszu można będzie finansować bieżące utrzymanie dróg. Jeżeli tak, a jest to pewnym ciężarem – w uzasadnieniu też jest zawarte, że jest taka możliwość – to w takim razie, skoro realizacja programu to jest 0, więc skąd się bierze rozszerzenie programu? Tym bardziej, że w ogóle w założeniach funkcjonowania całego systemu drogowego mówiliśmy o tym, że dzielimy to na dwie części. Państwo kiedyś uzasadnialiście, że część, która związana jest z bieżącym utrzymaniem dróg to jest budżet państwa, natomiast druga część, inwestycje, to jest KFD i będzie to pokrywane z różnego rodzaju systemów opłat. Tymczasem, jeżeli popatrzymy na całą projekcję następnych dziesięciu lat i więcej to mamy 0, więc pytanie – jakie środki z KFD będą skierowane w latach 2015-2026, bo taka jest projekcja, na finansowanie budowy i modernizacji dróg krajowych i autostrad? To jest jedna część pytania.

Druga część pytania zatem jest taka. W art. 39d ust. 1 pkt 2 wprowadzamy: „splatę zobowiązań z tytułu kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji”, czyli formułę rolowania zadłużenia, o której mówił pan minister. W związku z tym narastające na bieżąco odsetki, opłaty i wszystkie koszty długu będą kumulowane i do obliczania dalszych odsetek będzie już brany dług z dodaniem wszystkich kwot, które do poprzedniego długu były dołożone. W związku z tym po pobieżnej kalkulacji wielkości wpłat, jeżeli byśmy mówili, że będą realizowane jakiegokolwiek inne zadania drogowe poza budową bramek na ściąganie opłat, to wtedy wychodziło by na to, że na poziomie 2020 r. zadłużenie mogłoby wynosić ok. 100 mld zł. To jest pytanie zasadnicze – czy KFD będzie realizował jakiegokolwiek zadania drogowe? Jeżeli tak, to w jakiej wielkości w poszczególnych latach? Bo tego tutaj nie widać, to jest jedno. Drugie pytanie – jeżeli fundusz będzie realizował zadania drogowe, to jak będzie wyglądał wzrost zadłużenia? O ile zadłużenie wzrośnie i w związku z tym też koszt jego obsługi przy takiej projekcji?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę o podanie kwot obsługi długu KFD za 2011/2012 r. Jakie to są kwoty całkowite? Rzecz dotyczy spłaty odsetek, ale także i kwot wydanych m.in. na spłatę Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Jakiej wysokości są to kwoty?

Posel Stanisław Żmijan (PO):

W tym gronie – na pewno panowie uczestniczyliście – w stosownym czasie podjęliśmy decyzję – w Komisji, a później na sali plenarnej Sejmu – zmiany filozofii finansowania zadań drogowych na sieci dróg krajowych. A mianowicie skierowaliśmy wszystkie środki finansowe, także z budżetu, do KFD ulokowanego w Banku Gospodarstwa Krajowego i w montażu ze środkami zewnętrznymi realizowane są zadania na sieci dróg krajowych.

Pytania, które zostały już sformułowane, wiążą się ściśle z tym, jakie wpływy składają się na KFD. To są wszystkie wpływy, począwszy od opłaty paliwowej, akcyzy, ale są tam też gwarancje udzielane przez budżet państwa, również emitowane obligacje, papiery wartościowe. Obligacje drogowe – nawet taka nazwa jest używana. W związku z tym to są wszystkie środki, którymi zarządza BGK w porozumieniu z ministerstwem. Tak jest przygotowywany plan zadań na poszczególne lata i tak są realizowane zadania i nie ma tutaj drugiego dna.

Jeżeli przyjmiemy, że funkcjonowanie – bo teraz wróć do zadawanych pytań o bieżące utrzymanie – systemu poboru opłat należy oczywiście do bieżącego utrzymania drogi, na której pobierane są opłaty, to w związku z tym chcemy ten system po prostu ujednoczyć. Żeby nie było tak, że pewne uprawnienia wynikają z ustawy o transporcie lądowym, inne – z ustawy o drogach publicznych, a jeszcze inne – o autostradach płatnych i o Krajowym Funduszu Drogowym.

Posel Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Jeszcze uzupełnię, bo w trakcie wypowiedzi zrozumiałem, że chyba się nie zrozumieliśmy. Otóż patrzę na uzasadnienie i ono brzmi następująco: „Z uwagi na fakt, że obecnie, jak też w perspektywie kilku lat nie jest możliwe spłacenie z bieżących środków dotychczas zaciągniętych pożyczek i kredytów, konieczne staje się wprowadzenie dodatkowej możliwości spłacania istniejącego zadłużenia”. Jednocześnie wyjaśnia się, skrótem mówię, że „z tytułu zaciągniętych kredytów, pożyczek, wyemitowanych obligacji obejmuje spłatę tych kredytów wraz z kosztami ich obsługi oraz odsetkami”, a więc tutaj zakładamy, że wpływy bieżące funduszu nie są w stanie pokryć nawet części zobowiązania, tak by wynikało. Nie tylko, że zaciągamy dług nie spłatę raty, ale dodatkowo jeszcze emitujemy obligacje, a więc kredytujemy się dodatkowo na wszystkie inne koszty obsługi, a więc wszystkie opłaty związane z uruchomieniem pieniędzy, jak i też kosztami obsługi oraz wszystkimi odsetkami. Tu jest pytanie, bo wynikałoby z tego, że wpływy są znaczne, więc skąd się bierze ta niemożliwość?

Powiedzmy, że przyjęlibyśmy, że będziemy rolowali raty kapitałowe, ale odsetki i wszystkie opłaty manipulacyjne związane z uruchomieniem pieniędzy fundusz będzie pokrywał na bieżąco. W ten sposób przynajmniej wzrost zadłużenia będzie związany ze wzrostem realizacji zadań. Natomiast w takiej sytuacji, jeżeli przyjmujemy, że rolujemy wszystko, to w tej chwili maksymalizujemy niezwykle dług i ten dług uniemożliwi w ogóle realizację jakichkolwiek zadań. Bieżące dochody funduszu nie umożliwiały dotychczas realizację zadań inwestycyjnych i z tego wniosek, że nakładanie coraz większych ciężarów na użytkowników dróg dalej nie będzie umożliwiało inwestycji. Czyli mimo kosztów, które społecznie wszyscy będziemy ponosili, realizacja zadań nadal będzie tylko z kredytu, bo wszystkie inne wpływy będzie pożerało rolowanie zadłużenia i płacenie odsetek od odsetek. Taka jest prawda, będziemy płacić odsetki od odsetek. W ten sposób, mimo obramkowania dróg i systematycznego wzrostu opłat – nie mówiąc o tym, że dodatkowo jeszcze w ciągu pierwszych pięciu lat duże pieniądze spłacamy za inwestycje, które idą w miliardy złotych – to wszystko razem zaczyna tworzyć, tak to rozumiem, formę błędnego koła, samonapędzającej się formuły wydatkowania pieniędzy, z których nic nie przybywa. Tego się boję i stąd dogłębność w zadawaniu pytań. Czy skutkiem tego wszystkiego, że będziemy mieli obramkowane wszystkie drogi krajowe, że wszędzie będziemy mieli wprowadzone opłaty itd., będzie realizowanie inwestycji drogowych i spłacanie kredytów, czy też w pewnym momencie zajmiemy się tylko spłatą kredytów? Co wtedy będzie ze stanem dróg i jak one będą funkcjonowały?

Taki przestrach wywołuje właśnie ta ustawa, bo ona wskazuje na to, że za kilka najbliższych lat stan zadłużenia będzie wynosił 100 mld zł. Właściwie, biorąc pod uwagę koszty jego obsługi, to cała pętla zadłużenia spowoduje, że będziemy w straszliwym pacie jako kraj. To przeraża, panie ministrze, i z wypowiedzi nie wynika nic, co by nas przed tym chroniło. Zawsze zaciągamy długi po to, żeby mieć z tego dodatkowe efekty wcześniej czy później. Zaciągaliśmy kredyty po to, żeby mieć dobre drogi i opłaty za te drogi, które pozwolą spłacić kredyty i budować nowe drogi. Tymczasem wchodzimy w sytuację, że nie będziemy w stanie budować nowych dróg i nie będziemy prawie w stanie wydolnie spłacić wszystkich kredytów. To jest najbardziej przerażające w tym wszystkim i z tego tytułu proszę o jasne przedstawienie sprawy.

Jeżeli my sobie to zapętlamy w ten sposób, że w tym roku fundusz nie będzie w stanie spłacić bieżących zobowiązań, czyli rat na ten rok, to nikt takiej projekcji kredytu nie robi. Każdy robi taką projekcję, że kredyt wynosi w tym momencie 41 mld zł i pytanie – czy on będzie wzrastał czy będzie się zmniejszał? Jeżeli będzie się zmniejszał, to czy także równoznacznie ze zmniejszaniem kredytu będą zmniejszały się inwestycje drogowe, bo my tego nie oczekujemy. Wzrost opłat, systematyczny wzrost kosztów, które są ponoszone i będą ponoszone, jeśli chodzi o świadczenia społeczne na drogi nie może powodować, że będzie nam rósł dług i jednocześnie dróg nie będzie przybywało, więc konieczna jest taka projekcja. Mamy w tej chwili ponad 40 mld zł zadłużenia, jak pani dyrektor była uprzejma stwierdzić. Teraz, jeżeli spłacamy, to powiedzmy, za ile będziemy budowali drogi w 2014-2018 r. – jakie kwoty będą przeznaczone na budowę dróg, jakie na obsługę zadłużenia, na jego rolowanie i jaki będzie stan kredytu na koniec tego roku? Czy tego kredytu będzie ubywało, czy będzie przybywało? Do pewnego czasu możemy sobie mącić w głowach, ale musimy w pewnym momencie szczerze postawić sprawę, że niestety jest taki stan i takie mamy możliwości. Z podtekstu tego wszystkiego wynika, że w pewnym momencie opłaty drogowe muszą niezwykle wzrosnąć. Jaka jest prognoza wzrostu opłat, żeby to wszystko pokryć?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

W połowie 2009 r. poprzednik obecnego tutaj pana ministra Jarmuziewicza, po dymisji wiceministra Rapciaka, wiceminister Radosław Stępień, na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, w czasie debaty nad ustawową propozycją określenia nowego sposobu finansowania inwestycji drogowych w sposób bardzo arogancki, a nie przystający wręcz do normalnego procedowania w Sejmie – podobnie jak dzisiaj w sposób wyluzowany pan minister Jarmuziewicz – traktował przyszłość, o którą pytaliśmy w czasie ówczesnej debaty. Pytaliśmy o projekcję finansową KFD na lata następne, ta projekcja nie była nam podana. Mówiono tylko i wyłącznie o tym, że to jest bardzo dobry sposób, bardzo dobry projekt i w końcu to ten rząd na 2009 r. będzie borykał się ze spłatą długów KFD. Dzisiaj oto mamy taką sytuację, że zorientowaliście się państwo, iż brak płynności doprowadzi do zapaści finansowania inwestycji drogowych w naszym kraju w najbliższych latach. Więc niech to nie będzie tak, że dzisiaj mówimy o wszystkich tych, którzy brali udział w debacie sejmowej, nie tylko posłach, ale także i środowisku, przedstawicielach strony społecznej, bo przecież pamiętam wówczas oni także protestowali przeciw systemowi wprowadzanemu w 2009 r.

Natomiast jedno jest pewne, tak jak wówczas, tak dzisiaj staracie się państwo zakryć prawdziwy powód tego, że oto rozmawiamy o takim, a nie innym charakterze zmian proponowanych przez stronę rządową. Uzupełniam poprzednie pytanie, bo uznaję, że ono cały czas jest aktualne i dotyczy kosztów obsługi KFD w kolejnych latach. Dlaczego rząd, dlaczego minister finansów nie zdecydował o wykupie? Panie ministrze, tutaj kieruję pytanie do pana – dlaczego obarczacie Sejm odpowiedzialnością rolowania długów i minowania, wręcz podkładania bomby na lata 2018-2020 pod budżet państwa? Dlaczego dzisiaj minister finansów i premier tego rządu nie podejmują decyzji o wykupie długu, chociażby ze środków pochodzących z prywatyzacji? Dlaczego nie chcecie wykupić tego długu?

Poszerzam zakres pytania, proszę o prognozy całkowitych kosztów obsługi długów KFD w latach 2013-2022. Mam już dzisiaj świadomość, że państwa rząd, tzn. osoby, które dzisiaj fizycznie się tym zajmują, na pewno nie będą się tym problemem zajmowały w 2018 i 2020 r. Być może będą budowali drogi, ale w innym charakterze, czego też wszystkim nie życzę.

Posel Anna Paluch (PiS):

Odnosząc się do uzasadnienia projektu ustawy na s. 3 w akapicie na górze strony, pozwolę sobie zacytować jeden fragment: „Należy mieć także na uwadze, że sygnatariuszem planu finansowego jest minister finansów, który ma bezpośredni wpływ na strategię planowania zadłużenia, w związku z powyższym niebezpieczeństwo nadmiernego zadłużenia KFD jest niemożliwe”. Nie wiem, gdyby to były zeszyty szkolne, to byśmy to w kategorii humoru zeszytów szkolnych chyba musieli rozpatrywać. Jak można serio i poważnie napisać w uzasadnieniu ustawy taki *passus*? Otóż, cała dotychczasowa działalność ministra Rostowskiego mówi jasno, że właśnie nadmierne zadłużenie jest prawdopodobne. Dotychczasowe jego osiągnięcia w tej materii, które krytykują już nawet urzędnicy Unii Europejskiej, wszystkie jego obietniczki o zmniejszeniu zadłużenia finansów publicznych wróżą jak najgorzej sytuacji, w jakiej się będzie znajdował KFD. Stąd, panie przewodniczący, panie ministrze, domagamy się i to jest oczywista kwestia, jasnej prognozy finansowej wydatków funduszu, wpływów do funduszu i wydatków. Ile na inwestycje, ile na obsługę długu, jak te proporcje będą wyglądały i to jest podstawowa informacja, którą przy rozpatrywaniu tej ustawy powinniśmy otrzymać jako posłowie. Wijecie się po prostu – nie chcę już tego nazywać obrazowo – żeby nie podawać konkretów finansowych, uprawiamy taką polkę w Komisji od czterech lat. Już raz wychodziliśmy z posiedzenia w proteście przeciwko nieprzedstawieniu nam planów KFD. To jest podstawowy wolumen naszej pracy jako posłów Komisji Infrastruktury i waszym obowiązkiem, panie ministrze, jest nam to dostarczyć. Pańskim obowiązkiem, panie przewodniczący, dbając o powagę Komisji jest zapewnić, żeby Komisja i posłowie byli traktowani w sposób poważny, żebyśmy nie byli zbywani takimi głupawymi – przepraszam za wyrażenie, ale inaczej tego zdania, które zacytowałam, nie można określić – wymówkami, o jakich tutaj była mowa.

Posel Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Środki z UE, ich refundacje itd. wchodzi do KFD. Widać wyraźnie, że stare zwroty za realizację zadań z lat 2009-2013 będą jeszcze wchodziły, nowe nie są już przewidziane, a więc nie realizujemy dróg ze środków UE. Do 2026 r. nie mamy takiej prognozy. Dalej mówimy, że wydatki na realizację

programu to 0,0, a więc nie realizujemy budowy dróg z KFD. Mamy tego typu przyjęte założenia budżetowe, że z budżetu może być finansowane jedynie bieżące funkcjonowanie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i utrzymanie dróg. Stąd jest cały czas pytanie, na ile z KFD, bo tutaj tego nie widać i jak w ogóle będzie z finansowaniem budowy dróg? Gdzie to finansowanie w tym momencie ginie?

Pytanie o to, co się dzieje z KFD i jakie będzie jego zadłużenie w 2018, 2020 czy 2026 r. jest też niezwykle istotne. Jeżeliby się rzetelnie do tego podeszło, to nam taka prognoza powinna być podana. Pytanie, dlaczego tego nie podajemy, dlaczego tak gmatwamy tabelkami, że właściwie nie można z nich nic wyczytać, jeśli chodzi o to, co GDDKiA będzie mogła robić i czy będzie coś robiła? Czy siedzący na sali wykonawcy będą mogli startować do jakichkolwiek przetargów z tego tytułu, że bardzo duże i coraz większe pieniądze wpływają ze wszystkich opłat z przeznaczeniem na budowę dróg krajowych i autostrad? .

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Na pytanie, które kilkakrotnie zadawał pan poseł Tchórzewski: panie pośle, budżet 2013-2020 nie jest jeszcze zatwierdzony przez Parlament Europejski. W związku z tym te zera i niewyjaśnione linijki, gdzie pan twierdzi, że nie będą realizowane inwestycje, nie są jeszcze wpisane, bo nie rozdysponowaliśmy perspektywy 2013-2020. Jeżeli chodzi o najbliższe lata 2014-2016, to na naszej stronie już wisi załącznik nr 5 wart 32 mld i doraźnie zdefiniowaliśmy zadania, żebyśmy nie mieli dziury i nie czekali na podział środków unijnych i dopiero wtedy rozpisywali przetargi. Tylko te 32 mld i projekty z załącznika nr 5 już wjeżdżają i lada chwila będą się nadawały do przetargów. W 2009 r., kiedy powstawał KFD w obecnym kształcie, już wtedy zakładaliśmy, że głównym źródłem wpływu po latach będą wpływy z opłat za drogi. Doraźne działania dla ratowania funduszu, czyli emisja papierów wartościowych, zaciąganie rozmaitych

pożyczek wynikają z tego, że wpływy z podstawowego źródła na które oczekujemy, czyli z poboru opłat są niewielkie. Nie podzielam pańskich obaw, że chcąc to zbilansować będziemy musieli podnieść cenę, tylko będziemy musieli zwiększyć sieć, co się regularnie dzieje. Dokładamy co parę miesięcy po kilkaset kilometrów do sieci dróg płatnych i to powoduje wzrost wpływu środków z tego tytułu. Gdybyśmy – tak jak pan powiada – nie budowali, to proszę zobaczyć, bo odnoszę wrażenie, że niektórzy z państwa chyba nie przeczytali tej tabeli. Nie żebym się czepiał, ale może pomogę w wyjaśnieniu. Proszę zauważyć, że przy obecnym stanie rozpoczętych inwestycji wpływy na koniec 2026 r. starczyłyby, to są 33 mld zł. W tej chwili taka jest prognoza na 2026 r. Do tego po drodze będziemy jeszcze budowali, czyli ten najtrudniejszy okres musimy przeżyć. Z własnych środków nie damy rady, więc w obecnym stanie inwestycji drogowych w Polsce jesteśmy skazani na to, żeby się wspierać pieniądzem komercyjnym, nie tylko tym, który sami nabieramy na drogach. Chyba, że się decydujemy na takie spowolnienie inwestycji, jakie miało miejsce przed rokiem 2005.

Nie podzielam obawy, że KFD bierze na siebie utrzymanie. Z tych materiałów to nie wynika, natomiast chyba gdzieś tutaj pomyłono pojęcia, dlatego że utrzymanie systemu poboru opłat nie jest w utrzymaniu *sensu stricte*, które dostajemy z budżetu. KFD sam to robi, w związku z tym ta pozycja kosztów nie istnieje wydzielona w budżecie państwa. Utrzymanie dróg tak, w rozumieniu: zima, jakość itd., natomiast utrzymanie systemu poboru opłat siedzi w systemie poboru opłat, że tak powiem.

Jeszcze raz wracam do tego, mimo, że przedstawiliśmy państwu tabelkę, z której odnoszę wrażenie, że można było wszystko odczytać. Przed drugim czytaniem projektu postaramy się państwu przesłać materiały, z których wynikałoby to wprost, bo tych pytań były dziesiątki. Postaramy się przysłać uporządkowaną informację, która by odpowiadała wprost, a nie w tak stabelaryzowanej formie, jaką podaliśmy do tej pory.