

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
MONITOROWANIA WYKORZYSTANIA
FUNDUSZY UNII EUROPEJSKIEJ
W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY
(NR 9)
z dnia 2 kwietnia 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 9)

2 kwietnia 2025 r.

Podkomisja stała do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Pudy (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat wykorzystania środków europejskich w kontekście budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Buc** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Iwona Zalewska-Malesa** dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Ewa Karasińska** dyrektor Departamentu Projektów Kolejowych Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz **Marcin Michalski** członek Zarządu CPK sp. z o.o. wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownik Kancelarii Sejmu **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dzień dobry.

Witam państwa bardzo serdecznie na kolejnym posiedzeniu podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury.

Bardzo się cieszę, że jesteśmy w tak zacnym gronie. Szanowni państwo, ponieważ w trakcie naszej poprzedniej dyskusji mieliśmy wiele pytań, na które otrzymujemy odpowiedzi, tym razem również będziemy prosić państwa o to, żebyśmy na te pytania, które państwo posłowie zadadzą, otrzymywali odpowiedzi w formie pisemnej. Po prostu nam to bardzo ułatwia również pracę.

Witam serdecznie państwa posłów.

Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat wykorzystania środków europejskich w kontekście budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Nie widzę ze strony posłów innych propozycji do porządku, więc przystępujemy do jego realizacji.

Witam serdecznie państwa dyrektorów, którzy zaszczycili nas swoją obecnością. Witam pana dyrektora Jakuba Siwińskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Strategii Transportu w Ministerstwie Infrastruktury. Witam serdecznie panią Iwonę Zalewską-Malesę, dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu do spraw CPK, Ministerstwo Infrastruktury. Witam serdecznie pana Marcina Michalskiego, członka zarządu CPK sp. z o.o. Bardzo serdecznie witam również panią Katarzynę Sikorę, dyrektor Biura Projektów Unijnych w CPK. Witam serdecznie, dzień dobry. Witam pana Pawła Buca, zastępcę dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej. Witam serdecznie pana Aleksandra Arndta, eksperta do spraw legislacji i obsługi prawnej, Biuro Prawne, sekretariat CPK spółka z o.o. Jest z nami? Ale może dotrze. Witam serdecznie również... Czy jest z nami pani Ewa Karasińska? Jest pani Ewa. Dyrektor Departamentu Projektów Kolejowych w Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Witam serdecznie.

Szanowni państwo, tematem – tak jak już powiedziałem – jest właściwie wykorzystanie środków europejskich w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego. Myślę, że warto przedstawić kilka zdań, jak to wygląda w tej chwili. My już trochę przed naszym posiedzeniem zaczęliśmy rozmawiać na temat tego, jak to może wyglądać w przyszłości, ponieważ de facto, szanowni

państwo, kiedy przygotowaliśmy tematy przedstawione panu marszałkowi dotyczące procedury naszych posiedzeń, właściwie mogliśmy tylko mniej więcej określić kierunki, w których ta podkomisja będzie podążać.

Jak się okazuje, sytuacja jest bardzo dynamiczna. W związku z tym chcielibyśmy, aby ta informacja była aktualna. Bo zdajemy sobie sprawę z tego, że to, co jest dziś, jest aktualne i są jakieś plany na przyszłość. Natomiast co do tego, jak będzie, to myślę – i wszyscy państwo posłowie rozumieją – że zobaczymy w momencie, kiedy będziemy wiedzieli więcej. Ja wiem, że ministerstwa w tej chwili latają do Brukseli i negocjują warunki. Centrum Unijnych Projektów Transportowych na pewno pomaga w tych negocjacjach. Natomiast de facto te negocjacje wyglądają w tej chwili trochę tak, że sama Komisja Europejska... W Unii Europejskiej nie ma porozumienia co do tego, jak będzie wyglądał nowy budżet, i w związku z tym możemy dyskutować na temat tego, po pierwsze, jakie były założenia i jakie są poziomy wykonania tego budżetu, który był. Po drugie trochę, mamy nadzieję, dowiemy się od państwa o tym, jak w Unii Europejskiej, w Komisji Europejskiej wyglądają te negocjacje, jakie są założenia.

Bardzo proszę pana dyrektora o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Ministerstwo Infrastruktury, bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury
Jakub Siwiński:**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Przedstawię krótką informację na temat dotychczasowego wykorzystania środków europejskich przez spółkę CPK na realizację zaplanowanej inwestycji.

Jak zapewne państwu wiadomo, dotychczas CPK korzystało w zasadzie wyłącznie z instrumentu Łącząc Europę, czyli Connecting Europe Facility. W ramach obu edycji tego instrumentu, czyli okresu programowania 2014–2020 oraz 2021–2027, spółka pozyskała dofinansowanie dla pięciu projektów na łączną kwotę wkładu z CEF, czyli dofinansowania unijnego, 122,5 mln euro. To jest troszkę powyżej pół miliarda złotych. Natomiast suma kosztów kwalifikowalnych tych wszystkich projektów wynosi 165 mln euro, czyli troszkę powyżej 750 mln zł, w zależności od kursu. Dotychczas te projekty z uwagi na etap realizacji przedsięwzięć CPK są skoncentrowane na dokumentacji przedprojektowej lub projektowej. Przedsięwzięcia te koncentrują się przede wszystkim na opracowaniu dokumentacji dla odcinków, które będą stanowić sieć kolei dużych prędkości w Polsce.

Jeżeli chodzi o projekty, które uzyskały dofinansowanie w ramach poprzednich wieloletnich ram finansowych, czyli instrumentu CEF 2014–2020, to pierwszym projektem, jaki w ogóle historycznie spółka CPK realizowała – bo projekt już się zakończył w ramach instrumentu CEF – była dokumentacja przedprojektowa dla odcinka Katowice–Ostrawa w ramach sieci kompleksowej TEN-T. Jeszcze wtedy ten odcinek był w ramach starej sieci, czyli – powiedzmy – tej nieznacjonalizowanej w ramach sieci kompleksowej. Obecnie jest on, jeżeli dobrze pamiętam, w sieci bazowej rozszerzonej. Natomiast powiem tylko dla porządku – był to w zasadzie mały projekt. Jego koszty kwalifikowalne wynosiły 3,5 mln euro, natomiast wkład CEF ze względu na to, że był to projekt realizowany z puli ogólnej, wyniósł 50% kosztów kwalifikowanych, czyli 1,75 mln euro.

W ramach poprzedniego okresu również realizowano prace projektowe dla budowy tunelu dalekobieżnego w Łodzi oraz projekty studyjne przedprojektowe dla całego odcinka kolei dużych prędkości pomiędzy Warszawą i Poznaniem. Tutaj wyjaśnię, że projekt nie obejmował odnogi do Wrocławia, dlatego że w ówczesnym stanie prawnym można było realizować tylko te projekty, które znajdowały się na korytarzach sieci bazowej TEN-T, natomiast ten odcinek nie był realizowany. Natomiast jeżeli się dobrze orientuję, to spółka po prostu realizowała te prace z innych środków. Obecnie te projekty są w fazie rozliczenia końcowego. Okres kwalifikowalności zakończył się z grudniem zeszłego roku. Jeżeli chodzi o jakieś szczegółowe informacje na temat ich wdrażania, to myślę, że spółka spokojnie jest w stanie je przedstawić.

Natomiast jeżeli chodzi o aktualnie realizowane projekty w ramach bieżących wieloletnich ram finansowych, są to dwa projekty dotyczące dokumentacji projektowej dla odcinka kolei dużych prędkości Warszawa–Łódź oraz dla odcinka Sieradz Północny–Pleszew–Poznań. Są to projekty dotyczące dokumentacji projektowej, więc są bardziej kosztowne. Realizowane są ze wsparciem z puli kohezyjnej. To dofinansowanie wynosi 85% dla pierwszego z tych projektów. Czyli Warszawa–Łódź koszty kwalifikowalne to jest 69,5 mln euro, natomiast wkład CEF wynosi

59 100 tys. euro. Natomiast dla drugiego odcinka: Sieradz–Pleszew–Poznań kwalifikowalna wartość całego projektu to 44 mln euro, a wkład unijny, wkład CEF, to 37,5 mln euro.

Jeżeli chodzi o instrument Connecting Europe Facility, obecnie trwa – to znaczy, w zasadzie zakończył się, trwa ocena złożonych propozycji – ostatni konkurs w ramach tego instrumentu w bieżącym okresie programowania. Te środki już się zapewne wyczerpią. W ramach tego naboru CPK złożył trzy projekty do oceny komisji. Aktualnie trwa właśnie ocena niezależnych ekspertów Komisji Europejskiej oraz Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Klimatu, Środowiska i Infrastruktury, CINEA. Te projekty są dużo kosztowniejsze w stosunku do poprzednich z tego względu, że już postępują etapy przygotowawcze, więc został złożony również projekt dotyczący budowy jednego z odcinków. Zaraz o tym powiem. Wszystkie te projekty mają wartość 273 mln euro, a wnioskowaną kwotą są 232 mln euro. Te projekty, które są złożone, to: budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi, dokumentacja projektowa dla węzła CPK, czyli tego brakującego elementu pomiędzy Warszawą i Łodzią, oraz dokumentacja projektowa dla odcinka pomiędzy Katowicami a granicą polsko-czeską.

Tak jak powiedziałem, obecnie trwa ocena tych projektów. CEF się charakteryzuje tym, że jak projekty zostały złożone, to aktualnie wnioskodawca nie... Nie jest tak, że wnioskodawca – nie wiem – jest pytany o jakieś dodatkowe elementy. Po prostu to, co zostało złożone w Brukseli, podlega ocenie i teraz oczekujemy wyników. I najprawdopodobniej – zwykle tak to wygląda – na początku lipca będą podawane te wyniki. Tak więc w lipcu bieżącego roku spodziewamy się wyników dla tych projektów.

Jeżeli chodzi jeszcze o dodatkowe elementy, spółka CPK realizuje też mniejsze projekty związane z budowaniem kompetencji itd., dotyczące szkolenia, egzaminowania, tego typu rzeczy dla rozwoju kolei dużych prędkości. Są to projekty zarówno w CPK, ale również projekty w ramach programu „Horyzont Europa”. CPK jest również częścią tego wspólnego przedsięwzięcia Europe’s Rail Joint Undertaking, natomiast są to projekty wymienione tutaj bardziej dla porządku, bo to są projekty bardzo niewielkie – poniżej 1 mln zł wartości. Natomiast są to projekty, które również spółka realizuje.

Myślę, że na tym zakończę moją wypowiedź, chyba że są jakieś pytania.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Oczywiście państwo posłowie wysłuchali z uwagą tej informacji. Bardzo dziękujemy.

Czy ktoś z państwa z poszczególnych instytucji podległych ministerstwu chciałby coś dodać do tego, co mówił pan dyrektor? Nie widzę na razie.

Czy są pytania ze strony państwa posłów? Bo widziałem, że pan poseł Zawieja się zgłaszał.

Pani poseł. Przepraszam. To pani poseł, bardzo proszę.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Pan poseł Zawieja potrzebuje jeszcze chwili.

Proszę państwa, nas, jako byłych samorządowców, zawsze bardzo interesuje skuteczność. Chciałabym zapytać też o to, czy w ramach składanych wniosków były takie, które niestety z różnych przyczyn odpadły i nie zostały pozytywnie zaopiniowane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

To ja od razu też dodam pytanie. Czy były takie wnioski, których państwo, pomimo tego, że mieliście możliwość, nie złożyliście?

**Dyrektor Biura Projektów Unijnych Centralnego Portu Komunikacyjnego sp. z o.o.
Katarzyna Sikora:**

Katarzyna Sikora, CPK.

Tak, oczywiście, spółka składała nie tylko te wnioski, na które otrzymała. To jest związane z alokacją środków, jaka jest dostępna w danym naborze. I to jest też tryb konkurencyjny w każdym naborze. Stąd jest określana gotowość. To jest kryterium najważniejsze w każdym konkursie. Ogólnie nasze wnioski zawsze są wysoko oceniane, ale przewagę ma zawsze wniosek, który jest bardziej gotowy. Nie mam tu akurat zestawienia, ale dopasowujemy i konsultujemy też z Ministerstwem Infrastruktury, z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, które nasze projekty są priorytetowe, które będą najbardziej gotowe, aby wykorzystać te środki, które będą dostępne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

A to drugie? Czy były takie, które można było złożyć, a nie złożyliśmy?

Dyrektor biura CPK sp. z o.o. Katarzyna Sikora:

Tak. W ostatnim naborze... Tutaj też jest tak, że jeżeli składamy wnioski o dofinansowanie, musimy otrzymać *letter of support* z ministerstwa. I też jest to oceniane przez MFiPR i MI, patrząc z perspektywy puli wszystkich podmiotów związanych z transportem, które mają szansę. To jest już ustalane w konsultacjach z resortem, które wnioski dostaną *letter of support*.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Widzę, że pan dyrektor się zgłasza w tej sprawie. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

Tak. Chciałbym tylko uzupełnić. Bardzo dziękuję pani dyrektor. Chciałbym tylko uzupełnić, że te nabory obejmują wszystkie w zasadzie gałęzie transportu i wszystkich beneficjentów. Zatem mając na uwadze, że pula środków dla Polski... Nie oszukujmy się, w CEF obowiązują koperty narodowe do wysokości 70% wkładu krajowego, natomiast następnie są też te środki konkurencyjne. Trzeba też mieć na uwadze po pierwsze to, co powiedziała pani dyrektor – czyli tych potrzeb jest bardzo dużo, nie tylko w zakresie CPK. Trzeba wziąć pod uwagę to, że potrzeb jest dużo i możemy nie tylko, że tak powiem, realizować projekty realizowane przez spółkę CPK, ale są również projekty PKP PLK, są projekty Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, są projekty portów morskich w rozumieniu zarządów, są projekty urzędów morskich itd. Tak więc chodzi o to, żeby tutaj znaleźć też ten balans projektów, które zrealizują w jak najpełniejszy sposób potrzeby transportowe państwa we wszystkich gałęziach – to po pierwsze.

Po drugie to, co powiedziała pani dyrektor. Z puli tych projektów też trzeba wybrać te, które mają największe szanse. Bo wiadomo, że to się też wiąże z dużym nakładem pracy samych promotorów projektu. Przygotowanie tego wniosku – też trzeba mieć świadomość – to nie jest tak, że ktoś sobie usiadzie i napisze. To są bardzo szczegółowe załączniki dotyczące analiz kosztów i korzyści, studia wykonalności, dokumentacja środowiskowa itd. Po pierwsze trzeba to po prostu dostosować do możliwości finansowych Unii, a po drugie – do tego planu, który jest realizowany. Planu – jakby to powiedzieć – zrównoważonego rozwoju transportu. Tak więc nie możemy wszystkiego – w cudzysłowie – dać ani na porty morskie, ani na CPK, mówiąc ogólnie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo proszę, pani poseł.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Czyli tutaj jest oceniana ważność projektu, priorytet dla niego – i ten jest składany – żeby nie były też wzajemnie konkurencją dla siebie w dużej mierze.

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

Tak, jak najbardziej. Jeszcze tutaj może jeden element, na który zwrócę uwagę – nabory CEF też troszeczkę się różnią między sobą. W wielu przypadkach są inaczej kładzione akcenty. Tak więc trzeba też dopasować te projekty do odpowiedniego naboru – to po pierwsze. A po drugie wiadomo, że oczywiście, tak jak wspomniała pani dyrektor, kluczowa jest dojrzałość, natomiast jest też takie kryterium jak *relevance*, czyli istotność. CEF zgodnie z podstawą prawną, czyli rozporządzeniem, przede wszystkim koncentruje się na odcinkach transgranicznych w takim ogólnym założeniu. Tak więc jeżeli zgłosimy projekt, który jest położony przy granicy, we współpracy z jakimś krajem, to on ma automatycznie większe szanse niż ten położony zupełnie w środku kraju. Te strategie państwa członkowskie w ten sposób realizują.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo dziękujemy za odpowiedź. Jeszcze dopytam. Jeżeli, tak hipotetycznie, dwa podmioty podległe pod ministerstwo... Albo inaczej: jeden podmiot podlega pod inne ministerstwo, a drugi podlega pod Ministerstwo Infrastruktury. Kto ocenia, który z tych podmiotów ma większą dla państwa wagę? Ministerstwo Infrastruktury?

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Paweł Buc:

Może ja skomentuję. Paweł Buc, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

Akurat rzeczywiście mamy zarówno inwestorów prywatnych, jak i inwestorów z większościovym udziałem Skarbu Państwa albo z całościowym udziałem Skarbu Państwa, chociażby PKP PLK czy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Po pierwsze z umowy partnerstwa wynika to, że część podmiotów może korzystać, ma prawo korzystać, z koperty kohezyjnej. I są to właśnie chociażby porty morskie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, CPK, urzędy morskie i PKP PLK. Pozostałe podmioty mogą korzystać tylko z puli ogólnej, więc już jest to pierwsze rozgraniczenie.

Natomiast część... Nigdy nie ma takiego problemu, żeby nasi wnioskodawcy, którzy mogą korzystać z koperty kohezyjnej, nie zawnieśli też do koperty ogólnej – czego przykładem jest właśnie CPK i ten pierwszy projekt. Natomiast tutaj my jednak staramy się zachowywać dosyć neutralnie. Jak widzimy, że podmiot prywatny przygotował dobry projekt, to oczywiście jest dopuszczany i nigdy nie jest tak, że wykreślamy tylko dlatego, że stanowiłby konkurencję dla podmiotu z udziałem Skarbu Państwa – czego znowu dobrym przykładem są projekty z puli infrastruktury paliw alternatywnych. Tam jednak większość inwestorów, większość beneficjentów to są podmioty typowo prywatne. Chociaż też zdarzają się podmioty z udziałem Skarbu Państwa, takie jak na przykład ORLEN.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Ale to pan dyrektor reprezentuje Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, z tego, co kojarzę. Moje pytanie jest inne. Jeżeli dwa te same, podobne podmioty, które prowadzą podobny typ działalności, podlegają pod dwa różne resorty, to czy decyzje podejmuje bezpośrednio ministerstwo prowadzące, czyli w tym wypadku Ministerstwo Infrastruktury, czy ta komisja jest powołana wspólnie i są urzędnicy, osoby oceniające z tych dwóch resortów? I kto to ocenia?

Rozumiem, panie dyrektorze, to, co pan mówi. To dla nas jest chyba jasne, że są dopuszczeni wszyscy, którzy chcą wystartować w konkursie. Natomiast chodzi mi o to, kto ostatecznie podejmuje tę decyzję. Bo jeżeli podejmuje Ministerstwo Infrastruktury, to zawsze jest trochę tak, że koszula bliższa ciału. Nie ma się co oszukiwać. Ja tego nie oceniam, ja po prostu stwierdzam pewne fakty – że wtedy ten system dla tych, którzy nie podlegają pod to ministerstwo, jest dużo trudniejszy niż dla tych, którzy bezpośrednio podlegają. Stąd moje pytanie. Po prostu – mówiąc tak całkiem wprost – jeżeli sytuacja się zmienia i wtedy ten podmiot podlega na przykład pod to, to rozumiem, że te szanse ma większe. Czy się mylę?

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Paweł Buc:

Może skomentuję, później oddam głos, jeśli będzie chęć takiego komentarza, Ministerstwu Infrastruktury.

Uważam, że jest to dobre rozgraniczenie, że jednak tę odpowiedzialność ostateczną bierze minister funduszy i polityki regionalnej, gdyż jednak tak trochę z boku na to patrzy, bo właśnie te spółki pod ministra funduszy nie podlegają. Natomiast oczywiście każdy wniosek, czy to złożony przez spółkę z udziałem Skarbu Państwa, czy to przez podmiot prywatny, konsultujemy. I to nie konsultujemy wyłącznie z Ministerstwem Infrastruktury, ale też, jeśli jest taka potrzeba, na przykład z Ministerstwem Klimatu i Środowiska. I też w pewnych przypadkach, szczególnie tam, gdzie są właśnie potrzebne analizy środowiskowe i analizy kosztów i korzyści, pomaga nam w tym Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Dopiero zebrawszy te wszystkie opinie do siebie, podejmujemy decyzję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Rozumiem. Czyli te wnioski, które wówczas nie zostały złożone lub zostały złożone, ale ich szanse były mniejsze, zostały w sumie odrzucone przez MFiPR. O to pytam. Jeżeli była taka sytuacja, trochę niezrozumiała, ale...

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Paweł Buc:

Już tłumaczę. Rzadko się zdarza, że typowo odrzucamy wniosek. To nie jest sytuacja zerojedynkowa, że wpływa wniosek, a my mówimy: „Nie, ten wniosek odrzucamy”. Najczęściej sytuacja jest taka, że dajemy sobie, ale też wnioskodawcy, dosyć długi czas, co najmniej miesiąc, a często i dłużej, aby wniosek wpłynął i żebyśmy mogli po pierwsze go oczywiście ocenić, ale też doradzić beneficjentowi, co poprawić, co uzupełnić. I najczęściej wnioski, które nie przechodzą tej naszej weryfikacji... My nie mówimy, że odrzucamy, tylko tak naprawdę wskazujemy problemy

we wniosku. I to często sam beneficjent mówi: „Rzeczywiście rozumiem, że jeszcze nie jestem gotowy, złożę być może w następnym podejściu”.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze, dziękuję.

Pan dyrektor Jakub Siwiński się zgłasza.

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

Oczywiście, wiadomo o jakie... To znaczy tak, może powiem, jak to wygląda obecnie przede wszystkim. Bo z tego względu, że obecnie wszystkie podmioty, które są – w zasadzie tak jak tu powiedział pan dyrektor – uprawnione do składania wniosków w puli kohezyjnej... Czyli tam wymieniono w tej umowie: partnerstwa, zarządców infrastruktury itd. To znaczy, zarządców infrastruktury transportowej, czyli w rozumieniu PLK, portów morskich, GDDKiA, urzędów morskich. Oni w zasadzie podlegają pod Ministerstwo Infrastruktury, nie ma tutaj żadnego wyjątku. Zatem na chwilę obecną nie ma takich wątpliwości, że koszula bliższa ciału, tak jak pan przewodniczący powiedział.

Natomiast z tego względu od tego naboru... Ale również poprzednio staraliśmy się tak robić, żeby wcześniej, jeszcze zanim konkurs zostanie ogłoszony, określić właśnie strategię aplikowania, czyli – powiedzmy – pozbierać po naszych promotorach projektów propozycje, które są w obiegu, możliwe do realizacji ze względów technicznych, ale również, co jest bardzo istotne, mające zapewnienie finansowania w części krajowej. Bo oczywiście możemy sobie wyobrazić, że jakiś podmiot złoży projekt i uzyska część unijną, natomiast jeżeli nie ma środków budżetowych na część krajową, to jesteśmy... Wiadomo, że to na euro składa się 85%, ale te 15 procent też skądś trzeba mieć, a przy tego typu projektach są to duże kwoty. To nie jest tak, że do ministra finansów się pójdzie i on to, mówiąc kolokwialnie, załatwi. Tak więc to trzeba wcześniej... Staramy się te pomysły, które funkcjonują, przeanalizować i na poziomie kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury po prostu określić priorytety.

Natomiast poprzednio, jak to było realizowane, spółka CPK podlegała... To znaczy pełnomocnik podlegał pod ministra funduszy i polityki regionalnej. Ta współpraca oczywiście też funkcjonowała. Jednak była ona obciążona tymi wszystkimi wadami, o których doskonale wiemy. Właśnie to powiedzenie – koszula bliższa ciału – jak najbardziej jest tutaj trafne. Tak więc na chwilę obecną nie identyfikujemy tego rodzaju problemów, że jest jakiś... Wiadomo, że promotorzy są jak najbardziej zainteresowani tym, żeby ich projekty uzyskały wsparcie – i to nie tylko w rozumieniu formalnym, czyli powiedzmy ten *letter of support*, ale przede wszystkim również lobbingowe. Zatem te decyzje są podejmowane na poziomie kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo serdecznie dziękuję za tę wypowiedź. Rozumiem, że co do zasady jest tak, że te wnioski są składane, oceniane przez Ministerstwo Infrastruktury, rekomendowane przez kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury i trafiają do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, które je ostatecznie ocenia. Czy nie?

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

To tak nie wygląda.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Tak to wygląda z państwa wypowiedzi. To jak to wygląda?

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

Doprecyzuję. Bo sam wniosek jest przygotowywany już w momencie ogłoszenia konkursu – wtedy są dostępne formularze itd. I na to jest spokojnie pięć miesięcy, bo mniej więcej pod koniec września jest najczęściej ogłaszany konkurs z terminem składania na styczeń. To już jest, że tak powiem kolokwialnie, troszeczkę po ptakach na określanie w listopadzie tych priorytetów, dlatego że, tak jak powiedziałem już wcześniej, to nie są proste rzeczy do przygotowania.

Tak więc chodzi o to, żebyśmy my wcześniej wiedzieli, że w ramach tego konkursu będziemy składać takie, a nie inne projekty, i taki mamy rzeczywiście pomysł w Ministerstwie Infrastruktury, żeby określić wcześniej te projekty, które będą składane – żeby też dać jasny sygnał beneficjentom, w zasadzie promotorom jeszcze w tamtej chwili, na których projektach mają się skupić. Również z tego względu, że oczywiście zasoby ludzkie spółki CPK czy PKP PLK nie są też

niewyczerpane i wiadomo, że lepiej dopracować trzy projekty, niż – że tak powiem – pracować nad dziesięcioma. Tak to wygląda.

Ta strategia jest opracowywana. Jest komunikowana beneficjentom, natomiast w momencie ogłoszenia konkursu oni już przystępują do pracy nad konkretnymi wnioskami do zidentyfikowanych priorytetów. Ta dokumentacja projektowa jest przygotowywana we współpracy z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, które jest odpowiedzialne za współpracę z beneficjentami już przy przygotowywaniu dokumentacji projektowej – nie przy określaniu priorytetów, tylko przy przygotowywaniu tej dokumentacji projektowej, o której powiedziałem, AKK itd. W tym procesie uczestniczy również CUPT w zakresie procedur środowiskowych przykładowo czy również AKK, ale nie tylko te kwestie techniczne... To wszystko jest zbierane łącznie do wniosku.

Potem już sam wniosek jest konsultowany również z nami, tak jak powiedział pan dyrektor Buc, a także z innymi resortami, jeżeli to jest konieczne. Natomiast skupiamy się i czytamy ten sam wniosek – czy tam nie ma rzeczy, które nie odpowiadają prawdzie, czy są te, które warto podkreślić z punktu widzenia również dokumentów strategicznych przyjmowanych w Ministerstwie Infrastruktury, nie tylko oczywiście SRT, ale również chociażby polityki rozwoju portów morskich... Niektóre rzeczy warto tam podkreślić – te, których sam promotor nie musi być świadomy. Tak więc to jest już ten etap, gdzie jest oceniana sama dokumentacja, a nie pomysł projektu jako takiego. Następnie ten projekt jest też, mówiąc kolokwialnie, doszlifowywany i finalnie uzyskuje ten *letter of support*, czyli certyfikat państwa członkowskiego, który wystawia Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

OK. Czyli te kwestie techniczne są i tak u państwa, w Ministerstwie Infrastruktury, te szczególności też...

To może inaczej: niech pan dyrektor Buc odpowie, jaka jest w tej chwili rola Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, żeby była jasność.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Paweł Buc:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tak naprawdę wniosek wpływa bezpośrednio do nas. Natomiast jakich konsultacji chcemy zasięgnąć – tak naprawdę tutaj mamy pewną wolność w zasięganiu tych opinii. Z kolei właśnie, żeby ten wniosek, tak naprawdę z korzyścią i dla kraju, i dla beneficjentów, był jak najlepiej przygotowany, zasięgamy opinii Ministerstwa Infrastruktury. Żeby zasięgnąć tej opinii, ten wniosek de facto jest przesyłany, najczęściej w całości, ewentualnie większość dokumentacji jest przesyłana. Jak uzyskujemy pozytywną informację lub jakieś dodatkowe wskazówki, przekazujemy je zwykle łącznie, żeby ten beneficjent dostał po prostu informacje z jednego źródła. Przesyłamy te różne wskazówki co do poprawy, co do zmiany. Albo po prostu, jeśli wniosek przejdzie już ileś tych cykli poprawek, wydajemy list poparcia.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję.

Państwo posłowie? W tym temacie? W tym.

Bardzo proszę, pan poseł Zawieja.

Ja jeszcze chciałbym tylko dopytać – rozumiem, że w każdej z tych sytuacji jest ktoś, kto odpowiada za wydaną decyzję – że nie złożył wniosku o środki finansowe czy dwóch wniosków. I tak próbuję się dowiedzieć, czy tym podmiotem jest bezpośrednio spółka, Ministerstwo Infrastruktury czy Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Czy wniosek był za słaby? Spółka, jak rozumiem? Bo wtedy Ministerstwo Infrastruktury oceniłoby, że wniosek jest za słaby, nie ma szans, żeby wszedł na ostatnią prostą. Tak więc oceniło, że jego kompatybilność z innymi jest słaba i wybrali państwo – czy komisja w Ministerstwie Infrastruktury wybrała – inne wnioski. Albo może ten wniosek był dobry, ale nie wpisywał się w ogólną politykę resortu – wtedy, rozumiem, kierownictwo resortu podjęło decyzję, że: „Wniosek dobry, ale niestety nie spełnia naszych oczekiwań”. Czy może było tak, że na koniec dnia MFiPR stwierdziło: „Wniosek jest słaby, Ministerstwo Infrastruktury przygotowało go słabo, nie bierzemy go pod uwagę”?

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

Może ja odpowiem. Nie ma, też tak powiem, jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie. Dlatego, że są najróżniejsze sytuacje – to po pierwsze. Natomiast celem naszych działań w Ministerstwie Infrastruktury jest niedopuszczenie do takiej sytuacji, że wniosek został przygotowany przez

beneficjenta publicznego – tak jak powiedziałem, wiąże się to z dużymi nakładami pracy – i on finalnie nie jest składany. Takich sytuacji staramy się unikać.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Ktoś poniósł koszty.

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

Dokładnie. Właśnie o to chodzi. Zatem z tego względu właśnie, tak jak powiedziałem, *a priori*, uprzednio, staramy się określić wszystkie priorytety, które mają być składane i mają być przygotowywane. Natomiast oczywiście nie do końca zawsze się to udaje – z tego względu, że te projekty to są dość skomplikowane rzeczy. I na finalnym etapie może się coś, że tak powiem... Były takie przypadki, jeżeli chodzi o PLK, że na ostatnim etapie zostały złożone jakieś odwołania dotyczące decyzji środowiskowych itd. Tak więc po prostu finalnie wniosek nie został złożony.

Z drugiej strony również zapisy konkursowe tak zostały skonstruowane, że w zasadzie wykluczały możliwość uzyskania dofinansowania dla projektu – przykładowo – drogowego. Myślę tu o ostatnim naborze. I finalnie w ogóle projekt nie został złożony. Ale to wynikało troszeczkę z tego, jaka była ta dokumentacja konkursowa.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jest z nami gościnnie pani poseł Paulina Matysiak. Pan poseł się pierwszy zgłaszał. Czy możemy panią poseł Paulinę przepuścić? Będzie elegancko. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Paulina Matysiak (Razem) – spoza składu podkomisji:

Bardzo dziękuję.

Ja właśnie w odniesieniu do tego, co mówił pan dyrektor. Czy w takim razie możemy poprosić o takie krótkie podsumowanie wszystkich wniosków? Bo pan powiedział przed chwilą, że w różnych wnioskach występowały różne sytuacje i bardzo trudno pokazać pewien jeden schemat, kto odpowiada za to, że wniosek nie został złożony. To przelećmy szybko te wnioski, które dotyczą Centralnego Portu Komunikacyjnego – które, dlaczego i czyja to była decyzja, że nie zostały złożone. Myślę, że to nam dużo rozjaśni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo proszę, pan dyrektor się chce odnieść.

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

Dobrze. To my oczywiście przygotowujemy. Ja teraz nie mam, że tak powiem, dokładnej wiedzy. Chyba że spółka dysponuje konkretnymi przykładami? Natomiast oczywiście taką informację możemy przygotować.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Widzę ze strony pani poseł zrozumienie.

Poseł Paulina Matysiak (Razem) – spoza składu podkomisji:

Tak, jak najbardziej. Myślę, że wszyscy posłowie się też z chęcią zapoznają.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Będziemy zobowiązani, jeżeli do naszej wiadomości, do posłów i również do pani poseł... Może zrobimy to tak: do Komisji wpływa odpowiedź, a państwo posłowie będą mieli do wglądu w Komisji – by zapoznać się z tym materiałem.

Bardzo proszę, pan poseł Zawieja, bo zgłaszał się od dłuższego czasu.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, może tak... W ubiegłym roku była pewna rewizja założeń pierwotnych KPO. I wiem, że pod kątem modernizacji linii kolejowych zapisy alokacji w komponencie E-jakimś tam – już tego nie pamiętam – w wysokości 100 mln euro zostały podtrzymane. Chodzi o to, czy te środki zostaną wydatkowane z uwagi na ograniczenia czasowe KPO, jeżeli chodzi o kwalifikowalność wydatków. Pytanie wprost, czy zdążymy?

Jeżeli chodzi o dawniejszy POIiS czy obecny „FEnIKS”, czy Fundusze Europejskie na Infrastrukturę i Ochronę Środowiska – w działaniu 4.2, z tego, co pamiętam, było ponad 3,2 mld euro na modernizację szeroko rozumianych linii kolejowych. Wiem, że w ramach trwającej perspektywy, tej siedmioletniej unijnej, spółka CPK nie złożyła żadnego wniosku o dofinansowanie z tego

źródła z uwagi na to, że nie spełniała tak zwanego kryterium strategicznego, czyli nie była wpisana do Krajowego Programu Kolejowego.

Pytanie jest takie: czy z uwagi na to, że wiadomo, jakie inwestycje, jeżeli chodzi o KDP czy CPK – na stopniu chociażby zaawansowania w okolicach Łodzi, co tu dużo mówić... Czy nie można by się było pokusić, aby tę inwestycję czy inne, może projektowane przez CPK, których nie znam – to dopiero będziemy wiedzieć, o to pani poseł Paulina zapytała – wpisać, aby tą gigantyczną kwotą kilkunastu miliardów złotych wesprzeć PKP PLK w wydatkowaniu. Bo wiemy, że idzie dobrze, ale mogłoby być lepiej. To jest jak gdyby taka rzecz, bo to, co przejrzałem – aspekt dotacji... Ja mogę się mylić, ale w ramach tego działania PLK podpisała tylko jedną umowę. Mam tu na myśli linię Chorzów Batory–Bydgoszcz za niecały miliard złotych. To jest tylko. I tutaj pytanie, czy nie będzie problemów z kwalifikowalnością i z rozliczeniem tych pieniędzy?

Wiem, że trwa proces naboru, który CUPT prowadzi dla kolejnych linii w sieci TINA czy TEN-T, w zależności jak się to nazywa. Chodzi tutaj głównie o szeroko rozumiany igrek, czyli Warszawa–Łódź–Poznań–Sieradz. I tutaj kolejne pytanie: czy w ramach dostępnych możliwości technicznych, czy proceduralnych jesteśmy w stanie wykorzystać te środki w sposób... Tych paczek, co państwo dyrektorzy tak nadmieniali... Z tego, co pamiętam, ten instrument FEnIKS został uwzględniony jako program współfinansujący CPK w uchwale nr 166 Rady Ministrów z grudnia 2024 r. Chodziło o zmianę programu CPK, dawniejszego etapu drugiego. I pytanie jest bardzo proste – czy w związku z tym, że stopień zaawansowania wiadomo jakiej inwestycji CPK jest bardzo szeroki, nie można wpisać przy aktualizacji, która ma niedługo, z tego, co słyszymy, nastąpić, do tego odcinka, do KPK, żeby szybciej rozliczyć środki, które mają państwo do dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo, panie pośle, za te pytania. I chętnie odpowie... Nie widzę chętnego... Ministerstwo Infrastruktury, ale kto? Spółka, tak?

Dyrektor biura CPK sp. z o.o. Katarzyna Sikora:

Spółka może odpowiedzieć, że ma w swoim portfelu projekty, które chciałaby, żeby zostały dofinansowane zarówno z KPO, jak i z programu „FEnIKS”. Tak jak tutaj powiedział pan poseł, niestety nie możemy, nie składaliśmy wniosków o dofinansowanie z tego programu, ponieważ nie wpisujemy się w kryterium obligatoryjne, które nas wyklucza – jako że nie jesteśmy w KPK. To już są projekty indykatywne. Tak więc to jest poziom – komitet monitorujący. Jeżeli tych 13 miliardów, o których pan wspominał, z działania 4.2, nie będzie wykorzystanych – bo tylko PKP PLK może korzystać – to my jak najbardziej jesteśmy otwarci, moglibyśmy jeszcze w tej perspektywie wskazać projekty, które wykażą gotowość, i dofinansować je. Tak samo z KPO. Jesteśmy wpisani w dalszym ciągu po rewizji jako beneficjent, więc jesteśmy tam.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

100 mln euro.

Dyrektor biura CPK sp. z o.o. Katarzyna Sikora:

Tak. Z informacji, które mamy, gdzieś tam ogólnie dostępnych, to tam jeszcze jest 480 mln zł do wykorzystania z tego działania na budowę i modernizację linii. Oczywiście my tutaj też mamy projekty, które mogłyby zostać...

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Te środki z KPO do lipca przyszłego roku musimy rozliczyć. Czy trochę dłużej?

Dyrektor biura CPK sp. z o.o. Katarzyna Sikora:

Tak. Tylko tam była kwestia wskaźnika – ponieważ pierwotnie wskazywaliśmy na dokumentację projektową...

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Te 500 km...

Dyrektor biura CPK sp. z o.o. Katarzyna Sikora:

Dokładnie. Można by było ewentualnie zrefundować te środki, które już ponieśliśmy na dokumentację projektową, ale były rozmowy, z tego, co wiem, z Komisją Europejską odnośnie do tego wskaźnika, czy możemy skorzystać, czy nie. I to...

Posel Bartosz Zawieja (KO):

A jest szansa, żeby ministerstwo doprowadziło do zmiany KPK?

Dyrektor biura CPK sp. z o.o. Katarzyna Sikora:

To już nie jest pytanie do spółki, bo my jesteśmy wnioskodawcą. Ale tutaj na pewno ministerstwa...

Posel Bartosz Zawieja (KO):

W jakiejś części oczywiście.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Panie pośle, tu jest trochę konflikt interesów. Może pan dyrektor odpowie na drugą część pytania?

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

Ja tutaj też nie chcę uprawiać psychologii, natomiast akurat korzystając z tego, że mamy kolegów z MFIPR – to oni są gospodarzami tych dokumentów. I jeszcze pani dyrektor Karasińska.

Natomiast jeżeli chodzi o „FEnIKS” – na etapie przygotowania, programowania go Ministerstwo Infrastruktury zgłaszało bardzo duże potrzeby inwestycyjne, nie tylko w zakresie CPK, ale w ogóle transportowe, które też nie zawsze do końca znajdowały odzwierciedlenie w finalnych rozstrzygnięciach tych dokumentów, które są rzeczywiście w zapisach programu. Natomiast nie wynika to wyłącznie z jakiejś złej woli Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Tak jak mówię, chodzi o to, że aktorów w tej dyskusji jest więcej. Musimy uwzględnić to, że Komisja Europejska też ma swoje priorytety. I to, co pani dyrektor powiedziała o pracach przygotowawczych w KPO – z tego, co mi wiadomo, to może właśnie ze względu na brak entuzjazmu Komisji Europejskiej dla projektów przygotowawczych został finalnie brak tego wskaźnika i brak... Komisja chciała się oprzeć na inwestycjach.

KPO miało na celu, powiedzmy, rozruszanie gospodarki – oczywiście mówiąc tak górnolotnie troszeczkę – więc z tego względu zależało Komisji na inwestycjach bezpośrednio na gruncie realizowanych, a nie dokumentacyjnych. I z tego względu te elementy finalnie już wypadły. Oczywiście jest szkoda. Natomiast – tak jak tutaj zostało powiedziane – termin na wdrożenie tych projektów też troszeczkę warunkuje to, że muszą to być projekty gotowe do startu. Tak to wygląda.

Myślę, że jeszcze MFIPR coś dopowie.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Paweł Buc:

Tak. Z KPO oczywiście potwierdzam. Chodziło o to, że – tak tutaj pan poseł powiedział – czas na rozliczenie jest krótki. W takim krótkim czasie spółka nie jest w stanie rozpocząć i zakończyć inwestycji typu budowa. Tylko sama dokumentacja. Na takie rozwiązanie po prostu Komisja Europejska się nie zgodziła.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze było pytanie. CUPT jeszcze. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor Departamentu Projektów Kolejowych Centrum Unijnych Projektów Transportowych Ewa Karasińska:

Dzień dobry. Ewa Karasińska, Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Może jeszcze dwa słowa *ad vocem*. Oczywiście dzisiaj rozmawiamy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, ale program „FEnIKS” został trochę wywołany do tablicy, więc tylko chciałabym uspokoić, że alokacja będzie przez PKP PLK wykorzystana. I musimy też pamiętać o tym, że tam jest dużo projektów fazowanych i etapowanych, które przeszły tak praktycznie automatycznie z poprzedniej perspektywy, która właśnie się już do domyka – program operacyjny „Infrastruktura i środowisko”. I mamy w tej chwili już cztery umowy o dofinansowanie podpisane dla tych projektów. Przykładowo linia kolejowa 202, która też generuje już spore wydatki, linia kolejowa 38...

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Czy pani dyrektor mogłaby powiedzieć nam, gdzie są te linie?

Dyrektor departamentu CUPT Ewa Karasińska:

Linia nr 202 jest na Pomorzu. To jest to połączenie Lębork w kierunku Słupska. Razem z całą modernizacją...

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

OK. A ta następna? Tak żebyśmy wiedzieli, o których odcinkach mówimy. A ten kolejny odcinek?

Dyrektor departamentu CUPT Ewa Karasińska:

Linia nr 38 jest na odcinku Ełk–Giżycko, więc Giżycko–Korsze. To jest duże zagadnienie inwestycyjne, które jest pocięte na kawałki – to już tak powiem. To jest jeden z tych etapów.

Oczywiście słynny tunel w Łodzi, czyli ta linia średnicowa, która jest budowana – to jest projekt kontynuowany przez PKP PLK. I projekt zwany węglówką, faza druga, czyli połączenie Śląska z naszymi portami w województwie pomorskim – jeden z etapów tego projektu. To są już projekty, które mają podpisane umowy i generują bądź za chwilę będą generowały wydatki. Mamy kolejne cztery wnioski w ocenie. Też będziemy się przygotowywali powoli do podpisania umowy. Więc tam nie ma sytuacji, że jakaś alokacja będzie niewykorzystana.

Proszę jeszcze pamiętać, że „FEnIKS”, ta część kolejowa, to nie są tylko projekty PKP PLK. To są także projekty taborowe. To są także projekty aglomeracyjne realizowane przez samorządy. Projekty, które biorą udział w procedurze konkursowej i po prostu konkurują też między sobą. Zatem tam zawsze jest za mało pieniędzy na potrzeby kolejowe, więc gdzieś na pewnym etapie takie decyzje zostały podjęte, żeby – też w ramach polityki spójności – zakończyć to, co już zostało zaczęte i jeszcze do tej pory jest nieskończone.

To taki komentarz z mojej strony i ze strony CUPT. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Prośba do pana posła, żeby wyłączył mikrofon.

I pan dyrektor Buc jeszcze raz.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Paweł Buc:

To ja może jeszcze dodam drobną uwagę, jeden fakt, odnośnie do programu „FEnIKS”. Tutaj na naszą niekorzyść działa jeszcze kurs euro, który spada w stosunku do złotówki. I tak naprawdę zmniejsza nam się ta pula, którą pierwotnie planowaliśmy. Tak więc tutaj niestety dodatkowych inwestycji nie możemy planować.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze. Bardzo serdecznie dziękuję.

Pani dyrektor wspomniała o odcinku Ełk–Korsze. Na jakim to jest etapie w tej chwili?

Dyrektor departamentu CUPT Ewa Karasińska:

Realizacyjnym. Nie jestem dzisiaj tak szczegółowo przygotowana. Bardziej w kierunku CPK...

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Pan dyrektor Jakub będzie wiedział. Z ciekawości...

Dyrektor departamentu CUPT Ewa Karasińska:

Ale jeżeli pan przewodniczący zyczyłby sobie, to oczywiście możemy takie informacje przekazać. Trochę jestem zaskoczona, że w kierunku trzydziestej ósmej pojechaliśmy, ale możemy oczywiście przygotować.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Może pan dyrektor chociaż trochę wie, na jakim to jest etapie. Bo ja pamiętam, że dosyć długo się o tym odcinku mówiło, i mówi. I mam nadzieję, że już kończymy te przygotowania. Czy tam jeszcze trwają prace?

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

Trwają prace, tak. Trwają prace, natomiast linia jest już zaawansowana. Zaawansowane są te prace realizacyjne. Natomiast ja też nie mam szczegółowej informacji. Bo one, tak jak tutaj pani dyrektor powiedziała...

Dyrektor departamentu CUPT Ewa Karasińska:

Mamy, ale nie dzisiaj.

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

CUPT ma, ale nie miało to być przedmiotem dzisiejszych obrad, więc z tego względu nie jesteśmy akurat pod kątem linii nr 38 przygotowani. Natomiast zwróć tylko uwagę, że ta linia też

jest takim montażem finansowym z najróżniejszych źródeł. Tak więc tam także może wynikać to z tego...

Dyrektor departamentu CUPT Ewa Karasińska:

Są elementy KPO.

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Siwiński:

Tak. Także są elementy KPO. Niektóre rzeczy są bardziej zaawansowane, inne mniej. Natomiast jest linia w fazie realizacyjnej. Ostatnio można było ładne zdjęcia podziwiać. PLK pokazywała w Giżycku, nad jeziorem... Tam rzeczywiście stacja jest bezpośrednio nad Niegocinem, więc ładnie to wygląda. Słupy sieci trakcyjnej już stoją. Sama sieć nie jest zawieszona, ale już na pewno bliżej niż dalej.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

OK. To taka prośba – gdyby się dało te odcinki, o których pani dyrektor mówiła, przygotować, chociażby na jakim to jest etapie, żebyśmy mieli to wglądu...

Dyrektor departamentu CUPT Ewa Karasińska:

Nr 38 czy wszystkie?

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Te cztery.

Dyrektor departamentu CUPT Ewa Karasińska:

Te cztery z umowami?

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Tak. Te cztery, które są podpisane. To nie jest chyba jakiś duży problem.

Czy państwo posłowie mają jeszcze jakieś pytania? Nie widzę.

Tak więc chciałbym państwu bardzo serdecznie podziękować. Liczymy na te odpowiedzi, które zostały zapowiedziane – że zostaną nam dostarczone w formie pisemnej. Gościnnie pani poseł Paulinie Matysiak też dostarczymy albo dowie się w naszej Komisji. Będzie pani poseł... Wierzimy, że pani poseł będzie przypilnowała. Na pewno te informacje spłyną.

Szanowni państwo, chciałbym bardzo podziękować za nasze posiedzenie i życzyć tego, żeby jednak te środki w ramach okrojonego już projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego nadal nam płynęły i były wykorzystywane.

Co do daty następnego spotkania, szanowni państwo, z pewnością poinformujemy o tym. A jeżeli ktoś z państwa ma jeszcze jakieś tematy związane bezpośrednio z wykorzystaniem środków unijnych, to zachęcam do tego, żeby zgłaszać albo do naszego sekretariatu, albo do mnie. Bo mamy tematy, których jeszcze nie zrealizowaliśmy, ale być może w międzyczasie coś państwu posłom przyszkłoby do głowy lub chcielibyście się zapoznać z jakąś informacją – z pewnością możemy to zrealizować.

Państwu dyrektorom bardzo serdecznie dziękuję za obecność.

Zamykam posiedzenie naszej podkomisji. Dziękuję bardzo.