

X kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

**Komisja  
Finansów  
Publicznych**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO MONITOROWANIA  
WYKORZYSTANIA ŚRODKÓW UNIJNYCH  
(NR 4)  
z dnia 20 lutego 2025 r.**



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Finansów Publicznych – podkomisji stałej do monitorowania wykorzystania środków unijnych (nr 4)

20 lutego 2025 r.

Podkomisja stała do monitorowania do monitorowania wykorzystania środków unijnych, obradująca pod przewodnictwem posła **Sylwestra Tułajewa (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

- **informację na temat aktualnego stanu realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności przez Ministra Infrastruktury w zakresie harmonogramu naborów konkursów na rok 2025 oraz stanu ich realizacji ze szczególnym uwzględnieniem zakończonego naboru w ramach inwestycji „Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)” oraz trwającego naboru w ramach inwestycji „Wyposażenie pojazdów w ERTMS (Cyfryzacja transportu)”.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Michalska** zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Sylwia Cieślak-Wilk** zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięła udział pracownica Kancelarii Sejmu: **Anna Woźniak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

## **Przewodniczący poseł Sylwester Tułajew (PiS):**

Dzień dobry państwu. Rozpaczynam posiedzenie podkomisji stałej do monitorowania wykorzystania środków unijnych.

Chciałbym przywitać państwa posłów. Witam serdecznie naszych znamienitych gości. Witam przede wszystkim przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury z panią dyrektorką Moniką Michalską – zastępcą dyrektora Departamentu Strategii Transportu w Ministerstwie Infrastruktury. Witam panią dyrektorkę. Witam serdecznie cały zespół. Witam również przybyłych pozostałych gości. Bardzo cieszymy się z państwa obecności.

Dzisiejszy porządek dzienny przewiduje informację na temat aktualnego stanu realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności przez Ministra Infrastruktury w zakresie harmonogramu naborów konkursów na rok 2025 oraz stanu ich realizacji, ze szczególnym uwzględnieniem zakończonego naboru w ramach inwestycji Zero- i Niskoemisyjny Transport Zbiorowy (autobusy) oraz trwającego naboru w ramach inwestycji „Wyposażenie Pojazdów w ERTMS (cyfryzacja transportu)”.

Dzisiejsze posiedzenie, tak jak wspomniałem... skupimy się na temacie infrastruktury, na temacie przede wszystkim tych dwóch konkursów, gdzie chcielibyśmy usłyszeć, chcielibyśmy się zapoznać z większymi informacjami na ten temat. Za chwilę dołączą do nas również przedstawiciele Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Przypomnę, że nabory dla inwestycji nadzorowanych przez Ministerstwo Infrastruktury są ogłaszane i prowadzone właśnie przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Skupiamy się dzisiaj na tym naborze, który został tak naprawdę już zakończony, bo ten nabór trwał do 21 stycznia 2025 r., ale jako posłowie jesteśmy ciekawi, jak przebiegał ten nabór, kiedy możemy spodziewać się ostatecznych decyzji w tym zakresie, ale również, a może przede wszystkim, jakie były problemy i kłopoty podczas zgłaszania się chętnych, bo były liczne pytania, i czego one dotyczyły? I druga sprawa to jest ten nabór, który trwa. Jest to związane z cyfryzacją transportu. Ten nabór, jak wspomniałem, rozpoczął się i trwa... Może inaczej. Jeszcze wcześniej ta kwota, która jest przeznaczona w tym naborze, to jest kwota ponad 482 mln zł i tutaj również mamy

informację o tym, że ten nabór nadal trwa do 28 lutego 2025 r. Już teraz dziękuję za przygotowanie dodatkowej prezentacji. To z całą pewnością bardzo mocno wzbogaci naszą wiedzę. Pani dyrektor, oddaję pani głos.

**Zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury  
Monika Michalska:**

Dzień dobry. Bardzo dziękuję. Nasza prezentacja dotyczy wszystkich konkursów, które są w gestii Ministerstwa Infrastruktury, ale o innych postaram się bardzo skrótowo powiedzieć. Tak jak pan przewodniczący powiedział, wszystkie nasze konkursy są ogłaszane przez naszą jednostkę wspierającą, czyli przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, które odpowiada za ogłoszenie naboru, przygotowywanie i upublicznianie regulaminów, później nabór i ocenę wniosków, a później odpowiada również za rozliczanie tych projektów. Strona internetowa Centrum Unijnych Projektów Transportowych zawsze zawiera te najbardziej aktualne informacje o trwających konkursach albo archiwalne informacje o konkursach, które już się skończyły. Ponieważ ten proces trwa dosyć długo, ja za chwilę krótko, właśnie na przykładzie naszej inwestycji związanej z zero- i niskoemisyjnym transportem zbiorowym, o tym powiem. Cała kwota na wszystkie projekty związane z zakupem autobusów wynosi ponad miliard złotych, jak widać, natomiast w decyzji implementacyjnej mamy nałożony warunek dodatkowy, który mówi o tym, że maksymalnie 363 autobusy niskoemisyjne mogą otrzymać wsparcie, natomiast wszystkich autobusów powinno być 579. W związku z tym ogłaszaliśmy 4 konkursy. Ponieważ pierwsze trzy pozwoliły nam otrzymać wnioski, które na ten moment wypełniają ten limit dla niskoemisyjnych autobusów, dlatego czwarty konkurs był ogłoszony tylko dla autobusów zeroemisyjnych. Na ten moment mogę powiedzieć, że te listy są żywe, czyli cały czas jesteśmy w trakcie procesu zawierania umów, aneksowania umów i niestety wystąpiły również przypadki odstąpienia od podpisania umów o objęcie wsparciem, dlatego, tak jak widać, z drugiego i trzeciego konkursu są zawarte dopiero dwie umowy, a ponad 50 jest obecnie w przygotowaniu. Natomiast czwarty konkurs dopiero się zakończył i trwa obecnie ocena wniosków. Po tej ilości wniosków, które zostały złożone, mamy nadzieję, że uda nam się wypełnić ten wskaźnik całościowy, czyli 579 autobusów zero- i niskoemisyjnych będzie dostarczonych.

Kolejny konkurs, który był również prowadzony przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, dotyczył pasażerskiego taboru kolejowego. Kwota ostatecznie była ponad 3 mld zł i podobnie, jak w przypadku konkursów autobusowych, również jeszcze jesteśmy na etapie zawierania umów z ostatecznymi odbiorcami wsparcia.

**Poseł Marek Sowa (KO):**

Może pani podać, ile projektów zostało zakwalifikowanych, bo taka informacja bez ilości projektów i kto... tak mało.

**Zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury  
Monika Michalska:**

Jeżeli mogę dojść do końca prezentacji, to na końcu postaramy się odpowiedzieć, jak już przybyła pani dyrektor z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, na to pytanie najbardziej aktualną informacją, ponieważ tam – przepraszam, cofam – zmiany cały czas zachodzą na tej liście. Ostateczni odbiorcy rezygnują z części projektów, projekty rezerwowe są wprowadzane na listę, więc postaramy się za chwilę odpowiedzieć w sposób zgodny z najbardziej aktualną wiedzą.

Ja w międzyczasie pozwolę sobie przejść do projektów intermodalnych, gdzie nabór wniosków się zakończył i cały czas trwa ocena tych wniosków. Mamy nadzieję, że w marcu zostanie zakończony proces oceny i zostanie przygotowana lista rankingowa. Jesteśmy również po zakończonym naborze na zakup tramwajów. Zostały wybrane 4 projekty. Obecnie trwa proces odwoławczy, więc ostateczna lista w najbliższym czasie powinna się wyklarować.

I już ostatni konkurs, który jest obecnie prowadzony w inwestycji związanej z cyfryzacją transportu, jest na 480 mln zł i jest związany z zakupem urządzeń dotyczących RTMS. Nabór został na prośbę potencjalnych beneficjentów wydłużony i możliwość składania wniosków jest do 28 lutego bieżącego roku. Konkurs dotyczy właśnie zakupu urządzeń związanych z wyposażeniem według wzorca trzeciego lub wyższego pojazdów kolejowych.

Ja może oddałabym głos, jeśli pan przewodniczący pozwoli, pani dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, żeby odpowiedziała na pytania odnośnie taboru kolejowego.

**Przewodniczący poseł Sylwester Tułajew (PiS):**

Dziękuję pani dyrektor. Tak, rzeczywiście bardzo cieszymy się, że udało się dotrzeć na naszą podkomisję. Wiem, że były jakieś kłopoty na dole, ale cieszymy się z tej obecności. Wiele już zostało powiedziane. Rozmawialiśmy o państwa instytucji, o Centrum Unijnych Projektów Transportowych, o tym, że to państwo właściwie prowadzicie te wszystkie nabory i właśnie ta Komisja jest poświęcona szerokiej informacji na temat tego, co państwo robicie, co udało się zrobić, zatem proszę o to, żeby się mocno chwalić, ale nie zapominać również o tym, żeby nas poinformować o tym, jakie były problemy, jakie są problemy, jakie są właśnie ewentualne jakieś pytania, takie problemowe, ze strony beneficjentów. To również nas bardzo mocno interesuje. Bardzo proszę, pani dyrektor.

**Zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych Sylwia Cieślak-Wilk:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję również za zaproszenie. Zacznę może od tych najlepszych informacji. Wiele konkursów, tak jak pani dyrektor pewnie już powiedziała, udało się rozstrzygnąć. Konkurs taborowy, o który państwo pytacie. Rzeczywiście w tym konkursie te projekty żyją i ciągle beneficjenci, a właściwie ostateczni odbiorcy wsparcia walczą z czasem. Oczywiście lista rankingowa, która powstała na skutek rozstrzygnięcia konkursu, musiała być zmodyfikowana na skutek wycofania się części ostatecznych odbiorców wsparcia z tego konkursu po części ze względu na czas, a po wtóre ze względu na kondycję finansową. Takim jaskrawym przykładem jest między innymi spółka Polregio oraz spółka Koleje Mazowieckie. Obie spółki musiały się wycofać z konkursu. W tym momencie procedujemy aktualizację listy rankingowej. Po wycofaniu się z konkursu Kolei Mazowieckich uwolniona alokacja zostaje przeznaczona na projekty, które miały obniżone dofinansowanie, czyli tym projektem zostanie... rezerwowym i tym z obniżonym dofinansowaniem zostanie zmaksymalizowane dofinansowanie. Tym samym na liście rankingowej zostaną następujące spółki: Koleje Dolnośląskie, województwo pomorskie, województwo łódzkie, te projekty Kolei Mazowieckich, które zmieszczą się z dostawami do sierpnia 2026, województwo zachodniopomorskie, opolskie i małopolskie. Tym samym, jeżeli ta lista ostatecznie zostanie zaakceptowana przez pana ministra, wszystkie podmioty zainteresowane uzyskaniem dofinansowania pozyskają je. ...Na pełną kwotę. ...Docelowo, tak. Docelowo będzie... Na razie jeszcze jest o obniżonym dofinansowaniu. Po aktualizacji i po tym wycofaniu Kolei Mazowieckich będzie możliwość zmaksymalizowania również Małopolski. Czy jeszcze jakieś pytania? ...W małopolskim? ...Już sprawdzam. Za chwilę odpowiem. Znajdę tę informację, bo gdzieś mam, ale nie tutaj – na liście. Za chwilę przekażę tę informację. Czy jeszcze jakieś w tym temacie pytania? Bardzo przepraszamy za spóźnienie. Rzeczywiście mieliśmy problemy w biurze przepustek. Czy były jeszcze pytania dotyczące konkursów realizowanych w CUPT?

**Przewodniczący poseł Sylwester Tułajew (PiS):**

Tak, rozmawialiśmy ogólnie o tych wszystkich projektach, o tych naborach, które mają miejsce. To jest ta informacja, która została już przekazana przez panią dyrektor. Ale ja jeszcze dopytam o te tramwaje, bo rzeczywiście skoro te 4 projekty... o które to miasta dokładnie chodzi, żeby również to sprecyzować i uzyskać jakieś szersze informacje na ten temat?

**Zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych Sylwia Cieślak-Wilk:**

Sekundkę, bo mamy tutaj... Czy rozmawiamy o odwołaniach czy o przyznanym dofinansowaniu?

**Przewodniczący poseł Sylwester Tułajew (PiS):**

O tych czterech projektach, bo mieliśmy informacje o czterech. To pewnie za chwilę, a w tym czasie pan poseł jeszcze ma pytanie.

**Poseł Krzysztof Czarnecki (PiS):**

Mam takie pytanie, bo pani dyrektor przekazała, że Polregio się wycofało i nie spełnia warunków dotyczących zakupu taboru kolejowego. Czy to będzie oznaczało, że w zasadzie Polregio będzie tą spółką, która w najbliższym okresie czasu ogłosi upadłość? I drugie pytanie.

Czy pani dyrektor mogłaby przybliżyć, jakie polskie zakłady będą brały udział w budowie transportu kolejowego jak również tramwajowego?

**Przewodniczący poseł Sylwester Tułajew (PiS):**

Dziękuję bardzo.

**Zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych Sylwia Cieślak-Wilk:**

Tak. Jeżeli chodzi o spółkę Polregio, to jako powód wycofa się z konkursu spółka podała właściwie dwa. Oprócz czasu potrzebnego na realizację zamówień spółka powołała się na audyt, który przeprowadziła, zapisów umowy, która była załącznikiem do przetargu na umowę ramową – Polregio miało zawartą umowę ramową – i po audycie zapisów projektu tej umowy zarząd spółki stwierdził, że umowa nie może być zawarta w tej formule i to był jeden z powodów, właściwie drugi, wycofania się z konkursu. Co do kondycji finansowej spółki i co do planów, o których pan poseł mówił, CUPT nie posiada wiedzy.

Jeżeli chodzi o pytanie drugie, jeżeli chodzi o wykonawców taboru, to pan poseł pozwoli – nie chcę nic przekłamać – że prześlę tę informację na piśmie. Słucham? Tak, oczywiście.

**Przewodniczący poseł Sylwester Tułajew (PiS):**

Dobrze, dziękuję. A jeżeli chodzi o tramwaje, to chodzi o Bydgoszcz, Wrocław, Poznań i Kraków? Czy coś przykręciłem?

**Dyrektor Departamentu Projektów Miejskich Centrum Unijnych Projektów Transportowych Joanna Świdarska:**

Ja doprecyzuję. Te cztery wybrane to są: Poznań, Wrocław, Kraków i Bydgoszcz.

**Przewodniczący poseł Sylwester Tułajew (PiS):**

Dobrze. Mamy również panów. Nie wiem czy pan z Biura Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorstw chciałby coś powiedzieć, wypowiedzieć się? Jest również pan z NIK? Dobrze. Dziękuję bardzo. Dziękuję za przygotowanie tej prezentacji, bo ona rzeczywiście oddaje w jakiś sposób właśnie te zagadnienia, o których mówiliśmy. Bardzo fajnie, bardzo dobrze, że ona w taki bardzo syntetyczny sposób właśnie spaja te wszystkie informacje, na których nam zależy. Rozumiem, że możemy również przesłać te informacje do państwa posłów z naszej Komisji. Dziękuję za to. Myślałem, że będzie szersza dyskusja. Myślałem, że będą jakieś takie dodatkowe pytania.

Rzeczywiście tak jest, że te nabory, które państwo podejmowaliście w ostatnich miesiącach, z całą pewnością – można powiedzieć – to były nabory takie niezwykle poważne, bo rzeczywiście po pierwsze, dotyczyły bardzo ważnej sfery, jeżeli chodzi o opinię publiczną szeroko rozumianą, ale w tym znaczeniu, że były to bardzo mocno takie projekty społeczne. Transport publiczny z całą pewnością do takich się zalicza, czyli kwestia autobusów, tramwajów, pociągów. To jest to jest kwestia niezwykle ważna. Ale przede wszystkim, jak patrzymy na kwoty, i wiemy dokładnie, że to nie są tanie rzeczy i z całą pewnością wymaga wiele wysiłku ze strony zarówno Ministerstwa Infrastruktury, jak i Centrum Unijnych Projektów Transportowych, żeby rzeczywiście wszystko dopiąć i przygotować. Martwi to, że rzeczywiście zarówno pani dyrektor, jak i pani dyrektor podkreślają, że właśnie to wycofywanie się i niepodejmowanie ostatecznej decyzji to w jakiś sposób martwi, ale jest zrozumiałe, że takiego produktu nie można dostarczyć szybko. To jest proces. To jest to jest czas potrzebny na to, żeby coś takiego również skonstruować, zbudować.

Pan poseł jeszcze w uzupełnieniu.

**Poseł Krzysztof Czarnecki (PiS):**

Tak, pan przewodniczący zachęcił do dyskusji. Ja mam, pani dyrektor, takie pytanie. Czy mogłaby pani określić nam procentowe dofinansowanie na poszczególny program. Drugie pytanie. Co się stanie ze środkami, jeżeli one nie zostaną wykorzystane?

**Zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury Monika Michalska:**

Jeśli można, zacznę od informacji ogólnych, ponieważ poziom dofinansowania różni się w zależności od konkursów. W konkursie, gdzie jest tabor kolejowy, tak jak pani dyrektor CUPT wspominała, mamy w tej chwili listę rankingową tak przygotowaną, że ona dawała możliwość przyznania nam wsparcia, ale poniżej, o którą występowali beneficjenci.

W związku z tym, że część projektów zostało wycofanych, ta pula środków, którą mamy na konkurs, ostatecznie powinna pozwolić nam przyznać każdemu wysokość wsparcia, o jaką wystąpił. Beneficjenci mieli możliwość występowania o różny poziom wsparcia, więc nie ma jednolitego poziomu dla wszystkich projektów. Jeden z samorządów zdecydował się wystąpić o niższe dofinansowanie. Pozostali ostatecznie powinni mieć maksymalny poziom wsparcia. To, jeśli chodzi o tabor kolejowy.

W autobusach była podobna sytuacja. Również nie było jednego poziomu dofinansowania. Były zróżnicowane trzy poziomy, o które można było wystąpić. Samorzady również otrzymały 3 jakby procentowe poziomy wsparcia. W tramwajach było najprościej – wszyscy mieli możliwość uzyskania 85% wsparcia. Do 88 sztuk tramwajów mamy możliwość przyznania wsparcia. W związku z tym czwarty projekt złożony przez Kraków ma na ten moment pomniejszony poziom wnioskowanego wsparcia. Natomiast jeśli chodzi o projekty intermodalne, one są objęte poziomem pomocy publicznej. Tam jest możliwość uzyskania wsparcia maksymalnie 50%. Jeśli pani dyrektor mogłaby potwierdzić jeszcze z tym taborom kolejowym. Jeden beneficjent ma mniejszy, a pozostali docelowo powinni mieć maksymalne.

**Zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych Sylwia Cieślak-Wilk:**

Tak, potwierdzam. Rzeczywiście poziom dofinansowania był również jednym z kryteriów rankingujących projekty. W związku z tym, jeżeli beneficjent zawnioskował o mniejszy poziom dofinansowania, mógł uzyskać w rankingu więcej punktów. Jedna ze spółek, jeden samorząd właśnie tak zrobił, stąd ten poziom dofinansowania jest 50%, a w przypadku pozostałych spółek i województw 85%.

**Poseł Krzysztof Czarnecki (PiS):**

Jeszcze drugie pytanie, które zadałem. Jeżeli..., bo to jest określony czas realizacji programu. Jeżeli teraz się okaże, że samorzady nie będą się już zwracały o dofinansowanie, bo nie będą w stanie technicznie zrealizować tego zadania, to co się z tymi środkami stanie?

**Zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury Monika Michalska:**

Na ten moment nasze inwestycje są rozliczane po efekcie rzeczowym. W przypadku na przykład konkursu zarówno autobusowego, jak i na tabor kolejowy uzyskaliśmy możliwość wsparcia większej ilości beneficjentów niż poziom taboru, który jesteśmy zobowiązani wykazać na koniec realizacji KPO. W związku z tym mamy nadzieję, że te środki zostaną w pełni wykorzystane. Dlatego też te nasze listy rankingowe miały i jeszcze w autobusach mają projekty rezerwowe. My cały czas przesuwamy na razie projekty rezerwowe na listę podstawową, mając nadzieję, że ostatecznie uda się nam wykorzystać środki i osiągniemy tę ilość taboru, którą jesteśmy zobowiązani zgodnie z decyzją mieć na koniec realizacji KPO.

**Przewodniczący poseł Sylwester Tułajew (PiS):**

Dziękuję bardzo. Ten ostatni konkurs, który nadal trwa, czyli to, co uwzględniłem w porządku dziennym naszego posiedzenia, dotyczącego cyfryzacji transportu... tutaj maksymalny poziom dofinansowania to jest 85%. Kwota, którą mamy przeznaczoną to jest 482 mln zł. Ten konkurs nieustannie trwa do 28 lutego, tak jak podkreśliłem, ale czy na przykład są możliwości, żeby ten termin... on już był raz przesuwany chyba z 17, jak gdzieś kiedyś widziałem, czy jeszcze biorą państwo pod uwagę, że ten termin jednak będzie przedłużony? I jedno pytanie, bo sam fakt zakończenia całego projektu... to jest 31 sierpnia 2026. Czy również jest możliwość, żeby ta data została w jakikolwiek sposób zmieniona?

**Dyrektor Departamentu Projektów Kolejowych Centrum Unijnych Projektów Transportowych Ewa Karasińska:**

Dzień dobry. Ewa Karasińska, Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Zgodnie z tym, co pani dyrektor powiedziała, ten konkurs już raz był przedłużony na wniosek kilku wnioskodawców. Widzimy również, że wnioski są już tworzone w systemie. Kilka jest już w przygotowaniu, więc cieszymy się, że jest jakieś zainteresowanie tym konkursem. W tym momencie nie mamy już żadnych takich obiektywnych wniosków, żeby ten konkurs przedłużyć. Nie ma również wniosku od wnioskodawców i wnioski są tworzone, więc myślę, że to wydłużenie o 2 miesiące jest wystarczające do tego, żeby ten nabór zamknąć i przystąpić do oceny. Na dzień dzisiejszy te terminy są obowiązujące dla wszystkich projektów, które są realizowane

w ramach KPO, ale jeszcze dla pocieszenia powiem, że jeżeli ktoś nie zdąży tego wniosku złożyć w tym konkursie KPO, to będzie jeszcze w tym roku na koniec września ogłoszony konkurs dokładnie na ten sam typ wsparcia – doposażenie taborów w system onboardowy, jak to kolokwialnie nazywamy, w ramach programu Feniks. Wszyscy więc ci, którzy nie zdążą złożyć w ramach tego programu, mogą jeszcze liczyć na złożenie wniosków w kolejnym konkursie w drugiej połowie tego roku.

**Przewodniczący poseł Sylwester Tułajew (PiS):**

Myślę, że to również jest bardzo cenna informacja. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę.

Chciałbym więc bardzo serdecznie podziękować państwu z Ministerstwa Infrastruktury przede wszystkim jako ministerstwu, które nadzoruje całość prac właśnie związanych z tematyką, o której dzisiaj rozmawiamy. Dziękuję pani dyrektor i całemu zespołowi za obecność, również wszystkim przedstawicielom – pani dyrektor z Centrum Unijnych Projektów Transportowych za przedstawienie tej informacji. Tak nasza podkomisja stała, która spotyka się właśnie... traktujemy tę podkomisję jako miejsce, w którym możemy dowiedzieć się różnych rzeczy, w którym możemy zapytać o różne rzeczy, możemy wyjaśnić. Jest również transmisja. Powinienem o tym powiedzieć na początku. To jest jednak naturalne. Dużo osób obserwuje i dopytuje o te sprawy. Cieszymy się więc, że dzisiaj mogliśmy uzyskać bardzo szczegółowe profesjonalne informacje na temat spraw, które są zawarte w porządku dziennym, który został wyczerpany.

Zamykam zatem posiedzenie podkomisji stałej do monitorowania wykorzystania środków unijnych. Dziękuję bardzo.