



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(199)

9. posiedzenie
Komisji Ochrony Środowiska
w dniu 23 kwietnia 2002 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat biopaliw jako elementu rynku paliw.

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 06)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Adam Graczyński)

Przewodniczący Adam Graczyński:

Moje nazwisko Adam Graczyński. Chciałbym otworzyć posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska dotyczące biopaliw jako elementu rynku paliw.

Posiedzenie ma charakter seminaryjny. Komisja zaprosiła do udziału w swoim posiedzeniu wielu ekspertów, wielu przedstawicieli, których bardzo serdecznie witam na dzisiejszym posiedzeniu.

Przypomnę, że problem biopaliw jest bardzo aktywnie dyskutowany. Jest bardzo wiele propozycji, bardzo wiele różnego typu działań. Również w Senacie w dniu 5 marca odbyło się spotkanie, które cieszyło się bardzo dużym zainteresowaniem. Było mianowicie wielu przedstawicieli praktyki, byli i producenci, i przedstawiciele nauki, politycy, senatorowie, posłowie. W trakcie debaty i obrad wypracowano pewne stanowisko.

Ja może przeczytam fragment pisma, które skierowałem zarówno do pana prezesa Rady Ministrów, jak i do ministra rolnictwa i rozwoju wsi oraz do ministrów środowiska, finansów i gospodarki. Ta prośba, to stanowisko komisji zmierzało do objęcia szczególnym nadzorem przebiegu prac legislacyjnych dotyczących biopaliw. Mowa w nim o dokonaniu rachunku ekonomicznego określającego warunki opłacalności produkcji, o uwzględnieniu w zapisach ustawowych rozwiązań prawno-ekonomicznych wykorzystujących mechanizmy rynkowe i stwarzających warunki do rozwoju konkurencji, o ograniczeniu możliwości administracyjnego ingerowania w proces wprowadzania na rynek biopaliw. Takie stanowisko zostało przekazane odpowiednim agendum rządowym.

Dodam jeszcze, że jestem w posiadaniu opinii nr 2 Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Sejmu. Ta opinia, uchwalona w dniu 12 marca, została skierowana do prezesa Rady Ministrów. W niej również mówi się o konieczności podjęcia działań, które doprowadziłyby do przełamania impasu i uruchomienia produkcji biopaliw w naszym kraju.

Dzisiejsze spotkanie bierze się stąd, że dobrze byłoby odpowiedzieć sobie na pytanie, w jakim jesteśmy punkcie działań zmierzających do uruchomienia produkcji biopaliw w naszym kraju, a poza tym służy pewnemu uporządkowaniu dyskusji i wypracowaniu wspólnych poglądów na temat biopaliw. Rysują się różnego typu propozycje, rysują się różnego typu stanowiska. Od razu zacznę od tego, że sądzę, iż myśmny powinni przyjąć stanowisko bardzo wyważone. Biopaliwa są powszechnym elementem rynku paliwowego w Europie, w Unii Europejskiej. W naszym kraju droga do sukcesu, do rozwiązania tegoż problemu jest znacznie bardziej ciemista.

Proponuję, żebyśmy szukając możliwie najlepszych rozwiązań, brali pod uwagę uwarunkowania uruchomienia tejże produkcji, a szczególnie bardzo trudną sytuację finansową państwa i określone stanowisko ministra finansów. Sądzę, iż jeśli będziemy chcieli wygrać za dużo, możemy ponieść porażkę. Jeśli nasze poglądy i propozycje będą wyważone oraz jeśli będą chroniły interes zarówno producentów, jak i budżetu państwa, wtedy szanse na przełamanie pewnego impasu będą znacznie większe. Musiałem to powiedzieć na początku naszego dzisiejszego spotkania, posiedzenia, ponieważ dochodzą do mnie różne głosy, różne poglądy. Starajmy się rozumować pragmatycznie, starajmy się myśleć z jednej strony jak ci, którzy chcą dużo skorzystać na produkcji biopaliw, a z drugiej jak ci, którzy troszczą się o stan finansów państwa. Tyle z mojej strony.

Proponuję, żebyśmy procedowali tak. Jest przygotowanych pięć wystąpień. Proponuję, żeby raczej ich nie odczytywać, tylko przedstawiać główne tezy wystąpień wraz z wnioskami. Po wysłuchaniu pięciu wystąpień proponuję odbyć dyskusję i zakończyć to posiedzenie komisji wnioskami, które skierujemy do odpowiednich decydentów.

Czy ktoś z państwa ma jakieś uwagi co do sposobu procedowania i postępowania?
Proszę bardzo.

(Dyrektor Centralnego Laboratorium Naftowego Andrzej Kulczycki: Andrzej Kulczycki.)

Proszę bardzo.

**Dyrektor Centralnego Laboratorium Naftowego
Andrzej Kulczycki:**

Pan profesor Merkisz prosił o przekazanie, iż niestety dzisiaj nie będzie mógł być na spotkaniu. Przesłał referat...

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dobrze. Mam tylko pytanie: czy ktoś przedstawi główne tezy tegoż referatu, czy wystarczy, że mamy, posiadamy ten referat?

(Dyrektor Centralnego Laboratorium Naftowego Andrzej Kulczycki: Ja myślę, że te tezy częściowo znajdują się w moim referacie, jak również w referacie profesora Kurzydłowskiego.)

Dobrze, świetnie. Dziękuję uprzejmie.

Czy są jeszcze jakieś inne pytania lub uwagi do sposobu procedowania? Jeśli nie, to w takim razie rozpoczynamy posiedzenie.

Proszę pana doktora habilitowanego Andrzeja Kulczyckiego o prezentację głównych tez swojego wystąpienia pod tytułem „Ogólne uwarunkowania techniczne i prawno-standaryzacyjne wprowadzania biopaliw na rynek paliw silnikowych”.

Ja bardzo przepraszam, bo siedzi przy mnie bardzo zacna, bardzo znana osoba, tak znana, że nie musiałem jej przedstawiać. Skoro jednak przybyła na nasze posiedzenie, chciałbym serdecznie powitać pana sekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska, pana ministra Czesława Śleziaka. Jest mi bardzo miło, że Ministerstwo Środowiska przywiązuje taką wagę do produkcji biopaliw w naszym kraju.

Bardzo proszę pana, Panie Dyrektorze, o prezentację. Niech pan może usiądzie i włączy mikrofon, jeśli to jest możliwe. Taki jest tutaj system. Bardzo proszę o prezentację. Proszę zmienić miejsce, proszę usiąść tam, gdzie jest panu wygodniej.

Posiedzenie komisji w formie seminaryjnej jest pewną nowością, dlatego wyposażenie techniczne za bardzo nie sprzyja tego typu wystąpieniom.

Udało się?

(*Dyrektor Centralnego Laboratorium Naftowego Andrzej Kulczycki: Na razie jeszcze nie.*)

Panowie, proszę o pomoc. Proszę uprzejmie.

Dyrektor Centralnego Laboratorium Naftowego Andrzej Kulczycki:

Szanowni Państwo!

Myślę, że – tak jak powiedział na wstępie pan senator Graczyński – dyskusja na temat biopaliw rzeczywiście trwa już od pewnego czasu. Jednym z jej efektów jest projekt ustawy o biopaliwach autorstwa Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Dotychczasowe dyskusje sprowadzały się przede wszystkim do bardzo ważnego, ale nie jedyne go obszaru, to jest do produkcji surowców do biopaliw, jak również do przetwórstwa tych surowców na wytwórny alkohol etylowy, estry oleju rzepakowego. I w gruncie rzeczy ten główny wątek dyskusji na tym się urywa.

Musimy natomiast pamiętać o tym, że wytworzone biokomponenty będą wprowadzone na ogólnie rozumiany rynek paliw, nie na odrębny rynek biopaliw czy osobny rynek paliw naftowych. Jest jeden rynek paliw i biokomponenty wprowadzone na ten rynek, tak jak zresztą już zaznaczył to pan senator, muszą być wprowadzane w taki sposób, ażeby nie było daleko idących negatywnych skutków tej operacji, która z całą pewnością jest operacją pożądaną.

Jeżeli państwo pozwolicie, chciałbym na wstępie – bo właśnie podczas seminarium 5 marca w dyskusji padły tego typu sugestie, ażeby definiować pojęcia, którymi operujemy, gdyż bardzo często pod pojęciem „biopaliwa” rozumie się czyste estry oleju rzepakowego, a i bioetanol też nie jest do końca jednoznaczny pojęciem – przynajmniej dla potrzeb tego referatu, zaproponować, ażeby pod pojęciem „paliwa płynne” rozumieć paliwa przeznaczone do zasilania silników zarówno benzynowych, jak i wysokoprężnych, pod pojęciem „biokomponenty” rozumieć bioetanol i estry, gdzie bioetanol to oczywiście odwodniony alkohol etylowy, a estry to estry metylowe i etylowe wyższych kwasów tłuszczowych, zaś pod pojęciem „biopaliwa” rozumieć paliwa silnikowe zawierające biokomponenty, czyli albo mieszanki paliw naftowych z biokomponentami, albo „czyste” – bo bez dodatków nie da się tego wprowadzić – estry oleju rzepakowego czy również nawet bezwodny alkohol etylowy.

Proszę państwa, skoro mamy mówić o skutkach wprowadzania biopaliw na rynek paliw, to pozwolę sobie przedstawić aktualny stan tegoż rynku. Dzisiaj właściwie mamy dwa gatunki paliw: benzyny bezołowiowe i olej napędowy. Wymagania jakościowe odnośnie do obu tych paliw są określone w normach PN-EN 228 dla benzyn i PN-EN 590 dla oleju napędowego. Obie te normy są wprowadzane do obligatoryjnego stosowania rozporządzeniem ministra gospodarki, czyli każdy, kto wprowadza paliwa silnikowe na rynek, ma obowiązek dostosować ich jakość do wymogów tych norm.

Wprowadzenie natomiast biokomponentów – czy to w formie czystej, choć wtedy już zupełnie nie jest możliwe spełnienie wymogów tych norm, czy nawet w formie różnego rodzaju mieszanek z paliwami naftowymi, a takie warianty w wielu dyskusjach również się pojawiały, nawet w propozycji ustawy autorstwa Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi – natychmiast spowoduje pewne zaburzenie jakościowe. W wielu przypadkach nie da się z założenia spełnić wymogów obowiązującej odpowiedniej normy. Jeżeli dopuścimy tego typu działania, że będzie można wprowadzać na rynek z biokomponentami produkty o jakości właściwie niczym nienormowanej, to istnieje poważne niebezpieczeństwo stworzenia chaosu na rynku paliw. Myślę, że temu niebezpieczeństwu należy przeciwdziałać, przygotowując ustawę.

Jak mogłaby wyglądać ustawa? Oczywiście ani ja, ani firma, którą reprezentuję, nie jesteśmy powołani do tego, ażeby – powiedzmy – przygotowywać ustawę. Traktuję to jako głos w dyskusji. Dopuszczalne są dwa warianty: wariant podatkowy, czyli preferencje podatkowe sprzyjające czy skłaniające wytwórców paliw do tego, ażeby wprowadzać biokomponenty, i wariant drugi, przyjęty zresztą w propozycji Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, czyli nakaz stosowania biokomponentów.

Uważam, że decyzja oczywiście będzie należała przede wszystkim do parlamentu, ale na pewno minister finansów będzie miał niemały wpływ na kształt czy wybór wariantu. Niezależnie od tego, który z tych wariantów byłby wybrany, uważam, że należy zostawić wytwórcom paliw pewną swobodę w wyborze rozwiązań technologicznych, w wyborze formulacji paliw zawierających biokomponenty. Myślę, że pan prezes Bugaj jako przedstawiciel głównego w Polsce producenta paliw powie o tym znacznie więcej i w szerszym kontekście.

Drugi warunek, który jest, wydaje mi się, warty rozważenia, to równocenne traktowanie obu biokomponentów: alkoholu etylowego i estrów oleju rzepakowego, co więcej – nieprzypisywanie żadnego z nich do jednego z konkretnych gatunków paliw. Właśnie tutaj ta pewna swoboda powinna być zostawiona wytwórcy.

W przypadku wariantu drugiego, czyli nakazu stosowania biokomponentów, proponowałbym zachować tę samą ideę, to znaczy, producent wytwarza w jakimś okresie, założmy, 100 tysięcy t paliwa. Ma on obowiązek wprowadzić w tym okresie do tych 100 tysięcy t, nie wiem, 2–5% biokomponentów i z tego ma obowiązek się rozliczyć. A to gdzie, w jakiej ilości, do jakiego paliwa on to wprowadzi, to jest już sprawa dopasowania się przez niego do swoich technologii, do jakości paliw przez siebie wytwarzanych.

Może to jednak doprowadzić, jak już powiedziałem, do pewnego chaosu jakościowego na rynku. Dlatego wydaje mi się zasadne utrzymanie dotychczasowych regulacji prawnych, które mówią o tym, że do publicznych sieci sprzedaży mogą być wprowadzane wyłącznie paliwa spełniające jedną z tych dwóch norm. Dla przykładu podam: jeżeli mamy 5% alkoholu etylowego do benzyn, w wielu przypadkach, ale nie zawsze – myślę, że o tym pan prezes Bugaj też wspomni – możemy spełnić wymogi normy. Nie należy natomiast eliminować czy z góry przekreślić tych rozwiązań, które nie pozwolą spełnić jednej albo drugiej normy. Dlatego wydaje mi się, że należy...

Przewodniczący Adam Graczyński:

Panie Ministrze, zapraszam, proszę bardzo.

Chciałbym powitać pana ministra Marka Kossowskiego, sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki. Zapraszam.

Proszę o kontynuację.

**Dyrektor Centralnego Laboratorium Naftowego
Andrzej Kulczycki:**

Dlatego wydaje mi się, że należy dopuścić możliwość wprowadzania na rynek paliw o jakości innej niż wymagana tymi dwoma normami, ale z pewnymi obostrzeniami. Jakość tych paliw powinna być w przyszłości określona w odpowiednich polskich normach. Na początek mogą to być normy zakładowe. Wydaje mi się, że takie, powiedzmy, zredagowanie, ustanowienie norm powinno być poprzedzone bardzo kompleksowymi badaniami, ażeby uniknąć pewnych niebezpieczeństw. Mówi o nich w swoim referacie zarówno profesor Merkisz – od strony silników czy pojazdów – jak i przede wszystkim profesor Kurzydłowski, który od strony materiałowej wykaże pewne niebezpieczeństwa stosowania niektórych biokomponentów.

Wydaje mi się, że tego typu działania byłyby również formą panowania nad rynkiem paliw, nad jakością. Nie dopuszczono by do chaotycznego mnożenia gatunków paliw na rynku. Mieliśmy już pewien przykład w postaci biopalu, który pojawiał się w pewnym okresie. I tu właśnie ukłon w stronę Ministerstwa Środowiska: wprowadzamy biokomponenty przede wszystkim ze względu na ich walory ekologiczne. Chaos na rynku mógłby doprowadzić do tego, że pod szyldem paliw bardzo ekonomicznych wprowadzilibyśmy, brzydko mówiąc, śmieci rafineryjne. To jest bardzo niebezpieczne. To tyle, jeżeli chodzi o wstęp. Myślę, że kolejne referaty ten aspekt patrzenia na rynek biopaliw jako na rynek paliw znacznie uzupełnią. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję panu uprzejmie.

Proszę o zabranie głosu pana dyrektora do spraw produkcji i inwestycji PKN „Orlen” SA, pana Czesława Bugaja, a także o wygłoszenie swego referatu.

Bardzo proszę.

**Dyrektor do spraw Produkcji i Inwestycji
w Polskim Koncernie Naftowym „Orlen” SA
Czesław Bugaj:**

Panowie Senatorowie! Panowie Ministrowie!

Bardzo dziękuję za zaproszenie i za możliwość zaprezentowania referatu, który generalnie został określony jako uwarunkowania techniczne i eksploatacyjne produkcji paliw z udziałem biokomponentów. W samym referacie chcę zwrócić uwagę na pewne sprawy, które dzisiaj przeżywamy na co dzień, produkując alkohol i używając go od kilku lat do produkcji benzyn. W związku z tym moje wystąpienie jest oparte o doświadczenia wynikającego z tego okresu.

Proszę państwa, otóż mówiąc w takim bardzo szybkim tempie, chcę powiedzieć, że Polski Koncern Naftowy bardzo pozytywnie odnosi się do produkcji biopaliw. Zdajemy sobie sprawę, że Polska importuje około 97% ropy, tym samym biopaliwa to sub-

stytut ropy, który zmniejsza import. Ma to aspekt ekologiczny w zakresie zmniejszenia emisji CO₂, a ostatnie ustalenia w zakresie tego parametru i w Kioto, i w Marakeszu do tego nas obligują. Ma to również aspekt społeczny w sensie ożywienia rolnictwa.

Mówiąc o biopaliwach – projekt dyrektywy Unii Europejskiej mówi o siedmiu elementach związanych z biopaliwami – tak naprawdę znaczenie ma bioetanol i estry metylowe kwasów tłuszczowych. Jak w tej chwili wyglądają prognozy na świecie, jeżeli chodzi o zastosowania właśnie tych dwóch komponentów paliw? Może zacznę od Unii Europejskiej. Dyrektywa Unii Europejskiej 574 mówi, że w 2000 r. będzie można dodawać do paliw łącznie 2% biokomponentów.

(*Głos z sali*: Od 2006 r.)

Od 2006 r. Rokrocznie ta ilość będzie zwiększała się o 0,75%, tak że w 2010 r. będzie to 5,75%, z tym że mówi się w tej chwili o perspektywie wprowadzenia obowiązku dodawania biopaliw na poziomie 1% w 2009 r.

Jak wygląda ta sprawa w Stanach Zjednoczonych? Stany Zjednoczone mówią o rozważeniu konieczności dodawania biopaliw w 2008 r., jakkolwiek zużywają... Na ten temat będzie trochę więcej w trakcie wygłaszania referatu. Perspektywa 5% odnosi się do 2016 r.

Jeśli chodzi o Polskę – jest to akurat przepisane z projektu ustawy – mówi się o obowiązku stosowania 5% w 2006 r., z tym że w przypadku bioetanolu jest to 4,5–5% praktycznie w trzy miesiące od wejścia ustawy w życie.

Jeżeli chodzi o estry, nie ma skonkretyzowanych danych. Mówi się, że ich ilość i termin ustali Rada Ministrów w specjalnym rozporządzeniu, natomiast 5% odnośnie do bioestrów będzie obowiązywało w 2006 r.

Jak wygląda w tej chwili sytuacja z bioetanolem? Jeśli chodzi o bioetanol, jak wspomniałem na początku, mamy z nim najwięcej doświadczeń i na jego temat największą wiedzę. Jak to wygląda tak trochę w układzie zewnętrznym i polskim? Na świecie praktycznie dwa kraje dodają na skalę przemysłową, dużą etanol bezpośrednio do benzyn: Stany Zjednoczone i Polska. Niewielkie ilości, praktycznie tytułem prób, dodaje Szwecja. Stany Zjednoczone zużywają około 6 miliardów 400 tysięcy l – to są dane z 2000 r. – czyli około 1% benzyn jest udziałem etanolu, przy subsydiach rządu 800 milionów dolarów. Polska natomiast – to są dane za ubiegły rok – zużyła łącznie około 60 milionów l. To też, biorąc pod uwagę, że mamy 6 miliardów l paliw benzynowych, stanowi około 1%. Subsidia – to są dane zgodne z ustawą budżetową, jeżeli się nie mylę, takie informacje pozyskałem – wynoszą 300 milionów zł. Z tym że te 60 milionów l jest bezpośrednio skierowane przez eter etylo-tert-butylowy.

Tak się składa, że generalnie Europa preferuje eter etylo-tert-butylowy. Europa nie dodaje, można powiedzieć, alkoholu do benzyn, natomiast Europa w zdecydowanie większym stopniu zaangażowała się w dodawanie estrów metylowych oleju rzepakowego. Międzynarodowe organizacje producentów samochodów i producentów paliw tlenowych – ACEA i EFOA – są generalnie przeciwne stosowaniu alkoholu bezpośrednio do benzyn. Ja mówię o tych faktach, które generalnie są w tej chwili w publikacjach, które możemy wyczytać. To jest tylko informacja, jak kształtowało się dodawanie etanolu przez ostatnie pięć lat w przypadku Polskiego Koncernu Naftowego. To są dane dość szczegółowe.

Rozpoczęliśmy ten proces w 1997 r., dodając etanol do benzyny ołowiowej 94. Ponieważ wielkość produkcji tej benzyny systematycznie spadała, a w 2000 r. całko-

wicie zaniechaliśmy jej produkcji, ustało niejako dodawanie, komponowanie – to jest lepsze słowo – etanolu do benzyn. W 2001 r., zgodnie z rozporządzeniem ministra finansów, uzyskaliśmy możliwość dodawania etanolu do benzyn, ale poprzez syntezę izobutyleny z etanolem. Eteru etylo-tert-butyłowego zużyliśmy dokładnie 31 tysięcy 500 t. Takie są wielkości. Wyprodukowaliśmy łącznie ponad 3 miliony 140 t benzyn. Do każdej tony dodawaliśmy średnio 1% etanolu.

Przy takiej wielkości stawia nas to w sytuacji, w której dzisiaj Polska jest jednym z czołowych producentów biopaliw w świecie. Uwzględniając fakt, że mniej więcej połowa konsumpcji to jest olej napędowy, a połowa konsumpcji to są benzyny, można powiedzieć, że dodajemy średnio 0,5% biopaliw, biokomponentów do paliw silnikowych. Jeśli chodzi o tę wielkość, to z tych danych, jakie uzyskałem, wynika, że wyprzedza nas praktycznie tylko Francja, która stosuje tego najwięcej. Stosuje ona eter etylowy i dość sporo estru metylowego. Tak więc w przypadku Francji jest to około 1%. Pozostałe kraje typu Niemcy, Stany Zjednoczone mieszczą się w wielkości właśnie około 0,5%, tak jak Polska. Jeżeli więc chodzi o stosowanie biokomponentów, nie mamy się czego wstydić.

Jeżeli natomiast chodzi o sam bioetanol w benzynach... Proszę państwa, podam jedną prawdę: tak zwana energia, ciepło spalania etanolu i benzyn paliw węglowodorowych ma się tak do siebie, że 1 tysiąc l benzyny ma więcej energii od około 1 tysiąca 500 l bioetanolu. Efekt jest taki, że do uzyskania tej samej mocy w silniku trzeba po prostu więcej spalić benzyn z etanolem – o tym każdy musi wiedzieć. Dlatego w Stanach Zjednoczonych paliwa z udziałem etanolu są po prostu tańsze.

Etanol chłonie wodę – to jest jedna z jego bardzo negatywnych cech – dlatego przesyłanie benzyn z udziałem etanolu rurociągami z technicznego punktu widzenia nie może mieć miejsca. Jednocześnie cały system magazynowania i dystrybucji benzyn z udziałem etanolu musi podlegać specjalnym prawom technicznym. Przede wszystkim etanol jako paliwo nie może być przeznaczane na zapasy obowiązkowe. Jesteśmy na etapie odtwarzania dziewięćdziesięciodniowych zapasów obowiązkowych paliw. Niestety to musi być oddzielone. Stąd bardzo skomplikowana logistyka, co również w trakcie tej prezentacji państwu zademonstruję.

Etanol zwiększa lotność. Dodanie średnio 5% etanolu w zależności od składu benzyny ma to do siebie, że zwiększa lotność do 10 kPa. Nasze normy są zdecydowanie inne od europejskich. To pogarsza efekt i powoduje konieczność wycofania znacznych ilości lekkich komponentów, tak zwanych węglowodorów C4 i C5. Dzisiaj producenci samochodów dbają o to, żeby benzyny spełniały taki dość istotny parametr: indeks własności jezdnych. Niestety etanol właśnie temu nie sprzyja.

Biorąc również pod uwagę bardzo istotną sprawę, mianowicie że w ostatnich latach polskie rafinerie – mam na myśli głównie Rafinerię Płocką i Rafinerię Gdańską – olbrzymim wysiłkiem i olbrzymim kosztem faktycznie doprowadziły stan techniczny swoich urządzeń, swoich instalacji do poziomu porównywalnego z tym w Europie, po to żeby funkcjonować na wolnym rynku europejskim, trzeba jednak powiedzieć, że w całej tej perspektywie, w schemacie technologicznym nie uwzględniły tego, że będzie obowiązek stosowania etanolu. Dlatego – to jest dość skomplikowane, ale to wyjaśnię – wprowadzając układ etanolu, musimy wycofać inne komponenty, a przede wszystkim musimy ograniczyć możliwość stosowania tych procesów, które są optymalne dla pracy w rafinerii. Chodzi między innymi o układ reformingu, układ wodoru.

Dzisiaj wodór odgrywa w rafineriach niebagatelną rolę, właśnie dla ograniczenia emisji dwutlenku siarki. Tak więc ta zmiana, wprowadzenie 5% etanolu, spowoduje, że my będziemy musieli ograniczyć pracę reformingów. Zmniejszy to bilans wodoru i będzie miało bardzo negatywne konsekwencje dla polskich rafinerii.

Jeszcze jeden element, który w tej chwili wynika z najnowszych rozwiązań technicznych, mianowicie do produkcji zaczynają wchodzić tak zwane samochody z bezpośrednim wtryskiem. Samochody te mają przede wszystkim ograniczyć, zgodnie z konwencjami z Kioto i Marakeszu, ilość zużywanego paliwa. Mniej więcej polega to na tym, że podnosi się temperaturę pracy silnika benzynowego i wtedy jest on bardziej sprawny. Niestety etanol powoduje, że tego typu samochody są wyeliminowane, a te samochody są już w tej chwili w produkcji. To są między innymi samochody typu volkswagen lupu i mitsubishi carisma, które w tej chwili jeżdżą po polskich drogach.

Mówiąc o jakości benzyn oraz o normach europejskich i polskich, trzeba powiedzieć, że jakkolwiek numery są te same, własności troszeczkę różnią się, o czym mówił pan doktor Kulczycki. Polska Norma w zakresie liczby oktanowej trochę w zakresie siarki się różni, chociaż w tej chwili produkujemy o tej samej liczbie. Jest jednak jeden bardzo ważny parametr, a mianowicie parametr związany z prężnością. Norma europejska mówi o 60 kPa, norma polska mówi o 70 kPa. Efektem dotrzymania tej normy jest wycofanie z komponentów benzyn około 5–10% lekkich węglowodorów typu C4, C5. Wprowadzenie bioetanolu, który podwyższa prężność, to podwojenie problemów. O tym każdy musi wiedzieć.

Mówiąc generalnie o kosztach rafinerii, skupiłem się może w największym stopniu na kosztach firmy, którą reprezentuję – Polskiego Koncernu Naftowego. I właśnie on dzisiaj zabezpiecza ponad 60% paliw, w tym benzyn, i ma centralne położenie oraz układ bezpośredniego dostępu do rurociągu. Te czarne linie to linie związane z układem rurociągów paliwowych. Kolor czerwony to układ rurociągów ropnych: rurociąg ropny „Przyjaźń” ze Wschodu przez Polskę na Zachód i rurociąg „Pomorski” z Portu Północnego do układu Płock – Plebanka. Jednocześnie na tej mapie są pokazane – to te czerwone punkty – bazy paliwowe na terenie Polski.

Proszę państwa, ponieważ my nie możemy transportować paliw z etanolem systemem rurociągu, jest taka możliwość, żeby na końcówkach baz wprowadzić miejsca dozowania etanolu. Jest to możliwe, tak, tylko proszę zwrócić uwagę, że dzisiaj tych baz jest kilka. Trzeba uruchomić punkty. To są duże koszty inwestycyjne.

Inny temat, o którym wspomniałem, to sprawa związana z zapasami obowiązkowymi. Dzisiaj w Polsce, jeśli chodzi o zapasy benzyn, Polski Koncern Naftowy jest odpowiedzialny za utrzymywanie ponad 100 tysięcy t. Te zapasy muszą być co trzy lata odnawiane. W związku z tym nasuwa się pytanie. W tych wszystkich bazach, w których benzyny są przetrzymywane, trzeba byłoby budować punkty. Zgodnie z wymogami podatkowymi alkohol dodawany do benzyn podlega specjalnej ordynacji podatkowej. Robimy to przy współpracy z urzędem kontroli skarbowej. Te wszystkie punkty będą wyposażane w urządzenia, liczniki i specjalne systemy lub też tę benzynę musimy przewozić do innych baz. Pytanie: kto za to zapłaci?

Powiem może tak już bardzo krótko o tym, jakie są w największym stopniu dotykające w sposób szczególny konsekwencje ustawy. Myślę, że powinniśmy również mówić o pewnych sprawach wynikających z naszego akcesu do Unii Europejskiej. Ponieważ funkcjonuje dyrektywa 98, która generalnie opisuje, jakimi parametrami mają

być objęte paliwa – alkohol etylowy jako takowy może być stosowany w benzynach – ale jednocześnie, jeżeli ktokolwiek z konsumentów paliw chce korzystać z paliwa bez dodatku alkoholu i chce importować je, wprowadzić na teren Polski, to on musi mieć takie prawo. Tym samym ta ustawa – dzisiaj jeszcze nie jesteśmy w Unii Europejskiej – jest w pewnej sprzeczności z tą dyrektywą. Musimy o tym pamiętać.

Obowiązek stosowania etanolu w benzynach w takiej ilości, proszę państwa, to jest konieczność wprowadzenia, wkomponowania do puli benzyn około 300 tysięcy t etanolu. Dziś na rynku jest to rząd pięćdziesięciu par, 60 tysięcy t. To jest pięciokrotne zwiększenie. Mimo tej ilości, którą zużyliśmy w ubiegłym roku, w okresie tak zwanego przednówka, przed żniwami mieliśmy potężne kłopoty z zabezpieczeniem alkoholu. Myślę, że pan prezes Grys jako szef czołowego producenta dostarczającego alkohol, może to potwierdzić. W efekcie ceny alkoholu, po pierwsze, wzrosły dość znacząco, a po drugie, układ produkcyjny był w końcu przy takich ilościach bardzo trudny. Ja obawiam się – nie jestem tu zobligowany do powiedzenia tego, że może braknąć etanolu, bo to było bardzo wnikliwie analizowane – że te ilości mogą spowodować nagle braki paliwa na rynku polskim, a to stanowi zagrożenie dla systemu energetycznego Polski.

O konkurencji związanej z konsekwencją ja mówiłem. Dlatego zapisałem hasło, że obowiązek wprowadzenia etanolu do benzyn eliminuje polskie rafinerie z konkurencji rynkowej. Mogę to rozwinąć, jeżeli będzie jakieś szczegółowe pytanie.

Nie chciałbym natomiast, żebyśmy byli traktowali, że generalnie jesteśmy, jako Polski Koncern Naftowy, przeciwni biopaliwom. Na początku to udowadniałem i podkreślałem pozytywne cechy. Rozpoczęliśmy daleko idące prace w zakresie jak najszybszego pozyskania, uzyskania estru metylowego, jednocześnie systematycznie zwiększamy, przez dodanie eteru etylowego, ilość alkoholu w benzynach. W tym roku będzie to wielkość około 45 tysięcy t, to jest około 50 milionów l. W stosunku do ubiegłego roku stanowi to ponad trzydziestoprocentowy wzrost.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę, że ten projekt ustawy był poddany pod opinię, ze swojej strony uważaliśmy, iż przy korzystaniu z subwencji z tego tytułu zasadne jest wprowadzenie możliwości etapowego, ale stopniowego zwiększania etanolu w benzynach. Uważamy, że pierwszy taki etap, który zaczynałby się w 2003 r., to byłby dwuprocentowy udział etanolu w benzynach, niekoniecznie przy założeniu, że odbywałoby się to, tak jak ustawa mówi, przez dodanie eteru etylo-tert-butyłowego lub bezpośrednio do benzyn. Takie warunki też mogą być stworzone, natomiast przy subwencji wynikającej z rozliczania ilości wkomponowanego alkoholu do benzyn – tak żeby rafinerie miały możliwość optymalizowania schematu technologicznego – odbywałoby się to z punktu widzenia najkorzystniejszego skierowania tego alkoholu, w ilościach, które wynikają dzisiaj z norm polskich.

Uważamy, że w przypadku estru metylowego – ja się nad tym w referacie nie skupiałem – istotne dla ożywienia i przyspieszenia działań byłoby, gdyby firmy, które wejdą w ten projekt i zainteresują się nim, miały preferencje w przyszłym podatku dochodowym. Myślę, że jest to czymś, co pozwoliłoby już dzisiaj, na początku zaawansować ten projekt.

Jako o szczególnej sprawie przy wprowadzaniu biopaliw chciałbym powiedzieć, korzystając z okazji, że jest pan minister Kossowski, o konieczności – Panie Ministrze, przepraszam za to słowo, ale tak go używam – wprowadzenia monitoringu kontroli

jakości paliw na rynku polskim. Bez tego wprowadzenie biopaliw będzie nieszczęściem, będzie kłopotem. Możemy wyłożyć to, co się dzisiaj dobrze chroni i dobrze broni na tym rynku. Polski Koncern Naftowy jest w wyniku różnego rodzaju podatków odpowiedzialny za przekazywanie środków do budżetu państwa w wysokości około 10%. Tak, Panie Senatorze, to są tego typu środki. Jeżeli pogorszymy tę sytuację, to pamiętajmy, że również pogorszymy sytuację tego potężnego źródła finansowania budżetu państwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję panu, Panie Prezesie.

Ja sądzę, że w trakcie dyskusji będzie chyba wiele pytań do pana prezesa. Powtarzam jednak: utrzymajmy koncepcję prowadzenia tego seminarium.

Rezygnujemy z wygłoszenia trzeciego referatu. Pan profesor Jerzy Merkisz jest nieobecny.

Przechodzimy do referatu pana profesora pod tytułem „Programy pilotażowe jako warunek bezpiecznego wprowadzenia biopaliw na rynek paliw silnikowych”. Proszę pana profesora Krzysztofa Kurzydłowskiego o przedstawienie też referatu.

**Dziekan Wydziału Inżynierii Materiałowej Politechniki Warszawskiej
Krzysztof Kurzydłowski:**

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Moi przedmówcy zwrócili uwagę na efekt związany z produkcją, z zagadnieniami ekonomicznymi, prawnymi, a ja chciałbym się skoncentrować – tak jak zresztą sygnalizował to pan doktor habilitowany Kulczycki – na kwestii technicznej. Taka też była koncepcja: żeby profesor Merkisz powiedział więcej od strony silników, a ja od strony materialnej, ze szczególnym uwzględnieniem tych materiałów, z którymi mamy do czynienia w systemie dystrybucji i użytkowania paliw, dlatego że przy wprowadzaniu tych biopaliw, jak to wynikało z referatu pana dyrektora Bugaja, wkraczamy w projekt, w obszar od strony techniki nieznaną.

Biopaliwa z dodatkami biokomponentów mają inne właściwości i nie chodzi tylko o sam proces, powiedzmy, spalania i oddziaływania biokomponentów na materiały, z jakimi paliwo spotyka się w trakcie dystrybucji i użytkowania, ale także na przykład o fakt, że w większym stopniu wchłania ono wodę i że jest bardziej lotne. Powoduje to występowanie innych warunków pracy w przypadku wielu materiałów, z których wykonane są urządzenia występujące w całym ciągu produkcji, w dystrybucji, wreszcie podczas użytkowania paliw.

W większości przypadków w tym ciągu mamy do czynienia oczywiście ze stalami, ale występują także stopy lekkie i związki, tworzywa polimerowe. W trakcie eksploatacji wszystkie te elementy ulegają w gruncie rzeczy degradacji. To może brzmieć trochę dziwnie, jeśli myśli się kategoriami silnika samochodowego, ale on jest użytkowany, powiedzmy, od kilku do kilkunastu lat. Proszę jednak pamiętać, że to są także zbiorniki użytkowane na stacjach benzynowych. Niektóre z nich już w tej chwili mają za sobą dwadzieścia czy trzydzieści lat eksploatacji, jeśli nie więcej. Stwarza się zupełnie nowy problem: jak ocenić stan tych zbiorników i perspektywę ich dalszej eksploatacji, w sytuacji kiedy, tak jak powiedziałem, wkraczamy w obszar trochę nieznaną

dla techniki albo znany w mniejszym stopniu, niż pozwalałoby to obecnie na unormowanie i przyjęcie jakichś norm międzynarodowych?

W wyniku oddziaływania z tak zwanymi biokomponentami, ale także ze składnikami towarzyszącymi im w sposób trochę niezamierzony, materiały, z których są wykonane instalacje, ulegają korozji i degradacji. Ten proces, trwający w niektórych przypadkach, tak jak powiedziałem, dziesiątki lat, powoduje całkiem łatwe do określenia skutki, które trzeba mieć na uwadze i nad którymi trzeba zapanować w momencie, gdy wprowadzamy tego typu rozwiązanie techniczne.

Pamiętajmy, że potencjalnych użytkowników jest bardzo dużo i sieć dystrybucyjna jest bardzo szeroka. Chcę także od razu w tym miejscu zastrzec, że nie wszystkie doświadczenia amerykańskie czy europejskie mogą być bezpośrednio przeniesione do Polski. Wynika to między innymi ze specyfiki zarówno obecnie użytkowanego u nas systemu dystrybucji paliw, jak i, powiedzmy, kompozycji użytkowników, nawet jeśli to ograniczymy tylko do użytkowników, którzy wykorzystują te paliwa do napędzenia silników. Oczywiście jest inna opozycja samochodów użytkowanych w Polsce, silników itd.

Tak więc pewne zagadnienia mogą być przeniesione, pewne nie. Ja bym chciał tylko państwu zwrócić uwagę na to, że to są procesy, które potencjalnie prowadzą do degradacji powodującej zagrożenie techniczne. Ona występuje zarówno w przypadku materiałów metalicznych, jak i polimerów, a materiały polimerowe coraz częściej pojawiają się w tym kręgu produkcji, dystrybucji, wreszcie eksploatacji. Wystarczy podnieść maskę nowoczesnego samochodu, żeby się zorientować, iż świat, w którym były jakieś proste rozwiązania techniczne w postaci rurek stalowych, powoli odchodzi do muzeum historii.

Wydaje mi się, że w związku z tym jednym z istotnych warunków, które należałoby brać pod uwagę przy wprowadzaniu, mówiąc ogólnie, biopaliw, jest to, że powinien być pewnego rodzaju program – mówił zresztą o nim pan dyrektor Bugaj – monitorowania zarówno od strony aspektów związanych z funkcjonowaniem rynku paliw i producentów, jak i od strony technicznego stanu rynku odbiorców i systemu dystrybucji, tak żeby można było z całym przekonaniem powiedzieć, iż to, co robimy, mieści się w dopuszczalnym zakresie od strony technicznej, wymiernej. Między innymi polega to na tym, że procesy, które zachodzą w momencie zetknięcia paliwa z materiałem, są zupełnie odmienne i nie zależą ani od czynników ekonomicznych, ani od czynników politycznych. Być może pewnego rodzaju podejście, nie chcę powiedzieć, że branżowe, ale pewien rodzaj podzielenia tych zagadnień na kwestie związane z dystrybucją oraz z odbiorem i użytkowaniem ich w poszczególnych typach odbiorców byłby dobrym punktem wyjścia.

Mogę także powiedzieć, że w tej chwili te zagadnienia jak najbardziej leżą w kręgu zainteresowania Komitetu Badań Naukowych, którego jestem zastępcą przewodniczącego. Obecnie realizowany jest program badawczy mający na celu lepsze zdefiniowanie warunków, w których użytkowanie tychże paliw byłoby od strony technicznej, w sensie wpływu na materiały, z jakimi mamy do czynienia, w pełni bezpieczne. Podkreślam, że chodzi o przypadek polskiego systemu dystrybucji i użytkowania paliw. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję panu profesorowi.

Proszę pana dyrektora Wiśniewskiego o wygłoszenie też referatu „Wykorzystanie biometanolu w komunikacji miejskiej”. Bardzo proszę.

**Dyrektor Europejskiego Centrum Energii Odnawialnej
Grzegorz Wiśniewski:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.
Panie Ministrze...

Przewodniczący Adam Graczyński:

Jeśli można, to prosiłbym również... Przepraszam najmocniej. Jest pan szefem Europejskiego Centrum Energii Odnawialnej, bardzo ważnej instytucji. Może powiedziałby pan w pierwszej części swego wystąpienia parę zdań o zjawiskach zachodzących w Europie w tym zakresie, a w drugiej części już by się pan odniósł do tegoż referatu, o którym mowa w programie. Bardzo proszę.

**Dyrektor Europejskiego Centrum Energii Odnawialnej
Grzegorz Wiśniewski:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja właściwie chciałbym dzisiaj powiedzieć o doświadczeniach związanych z wykorzystaniem bioetanolu jednego z krajów europejskich, to jest wspomnianej już wcześniej Szwecji. Nie wiem natomiast, czy w tej chwili mógłbym wnieść dużo nowych elementów, jeżeli chodzi o sytuację w Unii Europejskiej, w stosunku do tego, co mówiliśmy na naszym ostatnim seminarium zorganizowanym w Senacie właśnie przez pana przewodniczącego, i w stosunku do tego, co było dzisiaj powiedziane.

Ja bym zwrócił uwagę tylko na jedną rzecz: na przesłanki, jakie towarzyszą rozwojowi w Unii Europejskiej energetyki odnawialnej, a w szczególności biopaliw ciekłych. Z naszej perspektywy często przesłanki związane z kwestiami rozwoju obszarów wiejskich, rolnictwa mają dominujące znaczenie, zaś w państwach Unii Europejskiej, po pierwsze, zazwyczaj decydują kwestie bezpieczeństwa energetycznego kraju w sensie zmniejszania zależności od importu ropy naftowej, po drugie, coraz większego znaczenia nabierają kwestie zmniejszenia emisji gazów spalinowych do atmosfery. O ile w całym rozwiniętym świecie, w tym w Europie, udaje się ograniczać emisję do atmosfery w sektorze, powiedzmy, ciepłowniczym, w sektorze elektroenergetycznym, o tyle niestety emisja cały czas rośnie, jeżeli chodzi o kwestie transportu. I może na tym bym to wprowadzenie zakończył.

Chciałbym podzielić się z państwem pewnymi wnioskami z seminarium, które odbyło się kilka tygodni temu w Gdańsku. Seminarium to zorganizowaliśmy wspólnie ze szwedzką agencją energetyczną i szwedzką fundacją paliwa bioalkoholowego, a dotyczyło ono właśnie bioetanolu i dość specyficznego jego wykorzystania, bo wykorzystania w pewnej niszy rynkowej, jaką stanowią miasta.

Chciałbym państwa przeprosić, bo chochlik spowodował, że w tytule mojego referatu jest napisane „biometanol”. Oczywiście chodzi o bioetanol. Jeszcze dalej jest w jednym miejscu błąd. Mówię i piszę o bioetanolu.

Otóż jakie ważne elementy, które mogą mieć dla nas znaczenie, z tego seminarium wynikają? Na początek może o tym przykładzie szwedzkim. Najpierw była dyskutowana kwestia, czy biodiesel, czy bioetanol. Okazało się, że głębsza analiza wykazała pewne wady biodiesla w stosunku do bioetanolu ze względu na kwestie ekologiczne, kwestie nakładów energetycznych. Biorąc pod uwagę duży potencjał leśnictwa w Szwecji, zdecydowano się na bioetanol. Jako składnik mieszanek biopaliwowych bioetanol był rozpatrywany w dwu perspektywach czasowych. W perspektywie krótkookresowej mówimy o bioetanolu z rolnictwa i bioetanolu, który stanowi kilka procent w mieszaninie paliw transportowych. Jeśli natomiast chodzi o perspektywę średniookresową, Szwedzi uruchomili program naukowo-badawczy i program wdrożeniowy wykorzystania biopaliw ciekłych, kładąc duży nacisk na produkcję bioetanolu z surowców lignocelulozowych, czyli nie tylko z rolnictwa, ale też z drewna pochodzącego z rolnictwa i z plantacji wierzby szybko rosnącej. To jest taki pierwszy dość znamienity przykład.

Nasze dzisiejsze seminarium dotyczy rynku i tego, jak funkcjonować będzie rynek z biopaliwami. Również w Gdańsku dyskutowaliśmy kwestię, jak biopaliwa wprowadzać na rynek. Oczywiście punktem wyjścia są te kilkuprocentowe mieszanki, bo je stosuje się już, tak jak wcześniej mieliśmy na ten temat przekazaną informację.

Pojawiła się dość ciekawa opcja stosowania elastycznych jednostek napędowych, czyli nie pracujemy nad paliwami, żeby one były do końca dostosowane do silników istniejących obecnie albo takich, które chcemy wprowadzić, ale wprowadzamy silniki, które mogą zaakceptować różne rodzaje mieszanek biopaliwowych. W tym zakresie szczególnie aktywnie na rynku, również europejskim, działa Ford. W Europie funkcjonuje kilka tysięcy samochodów wyposażonych właśnie w tego typu jednostki. W przyszłości będzie to prowadzić do pojawiania się tak zwanych multipaliwowych stacji paliwowych, gdzie będziemy mogli stosować różne mieszanki paliw.

To natomiast, co było właściwym przedmiotem seminarium, to była produkcja i wprowadzanie na rynek autobusów miejskich, w przypadku których biopaliwo nie stanowi kilku procent, ale 85–95%, a reszta to już sprawy techniczne – odpowiednie związki polepszające rozpuszczalność, poprawiające spalanie. Co w tym momencie zyskujemy? Zyskujemy to, że mamy w transporcie dużą jednostkową redukcję emisji.

Z innej strony patrząc, wiele miast europejskich, w tym również polskich, cierpi w tej chwili na duże lokalne zanieczyszczenie powietrza. Wprowadzenie tego typu rozwiązań poprawia stan powietrza w wielkich aglomeracjach miejskich, co wpływa oczywiście na zdrowotność. Miasto Gdańsk zaczęło właśnie realizować taki program poprzez uruchomienie linii autobusowych obsługiwanych przez autobusy firmy Scania wyposażone właśnie w silniki, które akceptują tego rodzaju mieszanki paliwowe.

W tym momencie, proszę państwa, mówimy nie tyle o rynku europejskim, o rynku krajowym, co mówimy o niszach rynkowych w poszczególnych miastach, w których możemy wprowadzić bioetanol w większej ilości i poprawić stan środowiska. Tego typu projekty mogą być traktowane jako pojedyncze inwestycje. One dzięki ustawie w zasadzie niewiele zyskają, jeśli chodzi generalnie o wspieranie rynku. One często uzyskują dofinansowanie z funduszy ekologicznych lub na przykład z pilotowych projektów, które wykorzystują mechanizmy elastyczności z protokołu w Kioto, chociażby mechanizm wspólnych wdrożeń. Nie myślimy więc w tym przypadku o całym systemie, myślimy o wydzielonych miastach.

Co tu jest ważne? Ważne jest, że dużą rolę we wprowadzeniu tego rodzaju rozwiązań będą odgrywały samorządy. Jest możliwość połączenia interesów lokalnych partnerów: producentów rolnych, leśnictwa, gorzelnicy, wytwórni czystego spirytusu, ale też wytwórni odpowiednich środków komunikacyjnych. Jest to więc rozwiązanie na poziomie lokalnym. Wydaje mi się, że ono bardzo dobrze uzupełnia to, co dzieje się na wielkim rynku biopaliw, a jednocześnie powoduje, że te rozwiązania nie są tak uzależnione od decyzji politycznych. Wydaje mi się, że tego rodzaju opcje też powinniśmy w Polsce rozważyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję uprzejmie.

Chciałbym bardzo podziękować wszystkim osobom, które wygłosiły referaty. Bardzo serdecznie dziękuję.

Nim rozpoczniemy dyskusję, proszę państwa, to ja pozwolę sobie przede wszystkim na pewien komentarz. Przede wszystkim czy my powinniśmy się generalnie zajmować problemem rozwoju i lepszego wykorzystania możliwości polskiego rolnictwa? Pytam, bo ton referatu był taki, że należy, ale występuje szereg bardzo poważnych barier. Ja sądzę, że powinniśmy jednak przyjąć założenie, iż nasz kraj nie będzie mógł funkcjonować w sposób właściwy i politycznie stabilny, jeśli nie będziemy potrafili lepiej wykorzystać możliwości produkcyjnych polskiego rolnictwa.

Z wielkim niepokojem obserwuję przynajmniej tę obecną fazę negocjacji z Unią Europejską i jestem ogromnie zaskoczony bardzo twardym stanowiskiem Unii Europejskiej, jeśli chodzi o rolnictwo, jeśli chodzi o finanse państwa. Można by to, co powiedziałem w tej chwili, rozwijać, uzupełniać. Wydaje mi się, że po prostu instynkt samozachowawczy zmusza nas do tego, żebyśmy jednak w sposób rozważny, inteligentny szukali możliwości zwiększenia dochodów polskiego rolnictwa. Państwo znać, podobnie jak i ja, limity produkcji mleka, mięsa, zbóż. One mają się nijak do potrzeb naszego kraju i mają się nijak do możliwości, do potencjału produkcyjnego polskiego rolnictwa. Generalnie nikt nie przeprowadził analizy dochodów polskiego rolnictwa. Jak to się będzie miało, kiedy będą ograniczone limity produkcji? Dotacje zaś będą nie tak duże, jak sądzimy, a jeśli nawet będą duże, to za wiele, wiele lat. To byłaby kwestia pierwsza. Spróbujmy jednak szukać możliwości rozwiązania problemu mimo tych wszystkich kłopotów, o których panowie w tak znakomity sposób wspominali. To pierwsza sprawa.

Druga kwestia. Chciałbym wspomnieć o pewnym dokumencie, który jest mi znany, mianowicie Unia Europejska przewiduje generalnie bardzo niski poziom surowców energetycznych, patrząc na dostawy. Mam na uwadze informację, która wskazuje, co będzie działo się w roku 2030. Wynika z niej, że Unia będzie musiała importować 100% potrzebnego węgla, 70% potrzebnej ropy i 60% potrzebnego gazu, czyli Unia Europejska, a więc również i Polska, to będą państwa praktycznie bezbronne, jeśli chodzi o dostawy surowców energetycznych. Nie będziemy posiadać własnych zasobów lub będą one znikome i dlatego energia odnawialna, w tym produkty rolnicze, energetyczne, jest taka ważna.

I trzecia kwestia, o której tutaj tylko wspomniano, pan doktor Wiśniewski o tym wspominał, dotyczy tego, że z danych Unii Europejskiej wyraźnie wynika, iż spada emisja w bardzo wielu dziedzinach gospodarki. Jest spadek emisji w przemyśle, w go-

spodarce komunalnej. Przez Unię Europejską jest teraz realizowany wielki program dotyczący budownictwa, oszczędności energii w budownictwie. Dramatycznie zaś rośnie emisja substancji związanych z transportem. To są w ostatnich latach wielkości rzędu nawet od kilkunastu do 20%. Tak dalece rośnie emisja substancji wynikająca z używania środków transportu. Tak że w sumie szukajmy rozwiązań, możliwości przy zachowaniu po prostu rozsądku, etapowości – wracam do wypowiedzi pana prezesa – wdrożeń. Oczywiście że tak. Taka jest moja propozycja przed rozpoczęciem dyskusji.

Ponieważ jest to posiedzenie senackiej Komisji Ochrony Środowiska, najpierw zwracam się do państwa senatorów: czy macie jakieś pytania i uwagi do prelegentów, do występujących? Czy są jakieś pytania i uwagi ze strony państwa senatorów?

Jeśli nie ma pytań, otwieram dyskusję. Bardzo proszę o zadawanie pytań i o prezentowanie swoich poglądów.

Kto jako pierwszy chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Nie chciałbym podejmować polemiki technicznej.

Proszę bardzo, pan naczelnik Pawliotti z Ministerstwa Gospodarki. Bardzo proszę.

**Naczelnik Wydziału Efektywności Energetyki
w Departamencie Energetyki w Ministerstwie Gospodarki
Wiesław Pawliotti:**

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Pan prezes Bugaj i inni prelegenci wspominali o jakości paliw, o wymaganiach Dyrektywy 98/70, która reguluje jakość benzyn i olejów napędowych. Negocjacje na temat tej dyrektywy zostały praktycznie zakończone, Polska przyjmuje w całości jej postanowienia. Rozporządzenie jest przygotowane, lada chwila wpłynie do resortu do opiniowania.

Chciałbym zapytać pana prezesa Bugaja, jako człowieka związanego z rafinerią, czy propozycja 2% domieszki bioetanolu do benzyn umożliwi dotrzymanie norm narzuconych przez Unię, bo innych norm nie ma. Nie ma norm dla biopaliw, w tym momencie są normy dla benzyn. Może to by było punktem wyjścia do rozmowy, czy jesteśmy w stanie wpasować się do wymagań unijnych, bo jeśli nie, to trzeba byłoby po prostu zmienić ustalenia, które już zapadły.

Chciałbym powiedzieć jeszcze o drugiej sprawie. Padło pytanie o ustawę o monitoringu, o monitorowanie jakości paliw. W Ministerstwie Gospodarki przygotowano taki projekt. Jest on po opiniach wewnętrznych oraz prawnej i lada chwila zostanie skierowany do Rządowego Centrum Legislacji, by oceniono skutki regulacji, a następnie zostanie już skierowany do konsultacji międzyresortowych.

(Głos z sali: I społecznych.)

I społecznych oczywiście.

Dziękuję.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję bardzo.

Proszę może o odpowiedź pana prezesa.

**Dyrektor do spraw Produkcji i Inwestycji
w Polskim Koncernie Naftowym „Orlen” SA
Czesław Bugaj:**

Mówiąc o tej dyrektywie, wspomniałem o pewnym elemencie. W tej konkretnej dyrektywie i w odnoszącej się do benzyn normie europejskiej EN 228 jest zapisana dopuszczalna zawartość alkoholu etylowego do 5%, ale to znaczy, że alkohol może być, lecz nie musi. Jeżeli mówimy o wspólnym rynku w kontekście naszego akcesu do Unii Europejskiej, my nie możemy narzucić partnerowi, który będzie chciał sprowadzić benzynę na przykład bez dodatku etanolu, tego, że nie będzie mógł jej sprzedać na rynku polskim. W związku z tym tu jest sprzeczność z prawem europejskim.

Mówiąc natomiast o 2%, traktowałem to trochę inaczej: nie na zasadzie, że do każdej tony benzyny ma być dodawane 2% biokomponentów, tylko że dzisiaj musimy spełnić określone wymogi. Alkoholu w benzynie ma być między 4,5% a 5%. Eter dzisiaj według tych uregulowań to jest 3%. Z tego tytułu są odpowiednie subwencje.

W procesie komponowania benzyn, w procesie tworzenia benzyn... My na przykład mamy w firmie automatyczny *blending* benzyn. Polega to na tym, że jest jedenaście strumieni sterowanych komputerowo i na końcu ma wyjść zgodna z normą benzyna, w optymalnym składzie, żeby ta liczba popularnych oktanów nie była zbyt wysoka, bo w tym momencie tracimy pieniądze.

Dzisiaj komponujemy w trochę sztucznym układzie. Staramy się, żeby to było nie mniej niż 3%, ale jeżeli dzisiaj wprowadzimy eteru na przykład 15% – nie ma żadnej przeszkody, żeby to nie było 15%, bo norma dopuszcza zawartość związków tlenowych do 15%, więc możemy wprowadzić 15% – to tylko stracimy pieniądze. Komponując benzyny w tym układzie, w pewnych partiach będzie, zgodnie z uregulowaniami, 10% eteru, ale sumarycznie będziemy mieli rozliczoną subwencję na ilość alkoholu zużytego do produkcji benzyn. Możemy stosować 15% lub w pewnych partiach benzyn stosować na przykład alkohol, jeżeli są klienci i odbiorcy. W związku z tym w produkcji benzyn zużyjemy 2% alkoholu, natomiast jeśli chodzi o ilość alkoholu, czy to przez dodanie eteru, czy też przez dodanie bezpośrednio, będzie ona taka, jak to dopuszczają obowiązujące parametry.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Czy pan, Panie Naczelniku, jest usatysfakcjonowany odpowiedzią?

(Naczelnik Wydziału Efektywności Energetyki w Departamencie Energetyki w Ministerstwie Gospodarki Wiesław Pawliotti: Tak, dziękuję bardzo.)

Dziękuję bardzo.

Dziękuję panu prezesowi.

Proszę uprzejmie o dalsze pytania i wypowiedzi. Proszę uprzejmie, kto chciałby zabrać głos?

Jeśli nie ma pytań, ja chciałbym panu prezesowi zadać pytanie, mianowicie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przepraszam, tak? Pan chciałby zadać pytanie? Może ja zakończę swoją kwestię.

(Głos z sali: Proszę bardzo.)

Była mowa o benzynach, podkreślano ciągle problem benzyn. Czy mam rozumieć, że pana stanowisko jest inne, jeśli chodzi o oleje napędowe? Mamy też do czynienia z pewną możliwością. Czy tam występują podobne problemy, czy też nie? Bardzo bym prosił o ewentualną odpowiedź i rozwianie moich wątpliwości.

Bardzo proszę.

**Dyrektor do spraw Produkcji i Inwestycji
w Polskim Koncernie Naftowym „Orlen” SA
Czesław Bugaj:**

Panie Senatorze, jeżeli chodzi o ester metylowy, na razie nie mamy doświadczeń. Faktycznie, patrząc w tej chwili na cały problem, wydaje się, że my jednak jesteśmy w Europie, a Europa poszła w kierunku biopaliw, ukierunkowując się na estry metylowe, nie bezpośrednio na alkohol. Francja, Hiszpania robią to właśnie przez eter etylowy, tak jak my robimy to w tej chwili w Polsce, zaś jeżeli chodzi o estry metylowe, czyli olej napędowy...

(Przewodniczący Adam Graczyński: Kwasów tłuszczowych – dodajmy to, bo tu chemików jest niewiele.)

Tak jest, kwasów tłuszczowych, oleju rzepakowego. Innych nie mamy w tym momencie.

W tym przypadku wydaje się, że sprawa nie powinna być tak kłopotliwa. Na pewno będą pewnego rodzaju kłopoty związane z tym, że jest to jednak produkt pochodzenia naturalnego i trzeba wprowadzić pewnego rodzaju dodatki, które zabezpiecząby cały system, między innymi specjalny system biocydów, które zabijają tak zwane życie biologiczne. To musi spełniać pewne normy, ale to nie jest problem, bo z tym samym problemem w Europie będziemy się spotykali. Jednym słowem, wprowadzenie estrów metylowych oleju rzepakowego nie stwarza, przynajmniej według naszej dzisiejszej wiedzy, takich problemów, o których ja wspominałem w swoim referacie odnośnie do alkoholu etylowego w benzynach.

W tym momencie, jeżelibyśmy to wprowadzali... Tylko to kosztuje. Wytworzenie estru metylowego kosztuje około dwukrotnie więcej, tak mówi się w Europie, niż wytworzenie tradycyjnych paliw z ropy naftowej. To jest tylko kwestia poszukania finansów na to, żeby po pierwsze, uruchomić tę inwestycję, po drugie, żeby później skompensować koszty producentom.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję bardzo.

Jeszcze dwie refleksje. Pierwsza: widziałem w sobotę w Hiszpanii budowę dużej instalacji właśnie bioetanolu. Koszt tej inwestycji wynosił około 100 milionów euro. Wiedza amerykańska, zdolność – 125 milionów l, czyli 125 tysięcy t. Ten produkt wytwarzany jest ze zboża, oczywiście z produktów rolniczych i dostarczany jest do rafinerii. Ta budowa miała miejsce w prowincji hiszpańskiej w Galicji.

A druga refleksja jest taka, że to spotkanie zaczęło się w zasadzie w ten sposób... Było pewnym powtórzeniem spotkania z panem ministrem Łapińskim na temat reformy zdrowia, kiedy na spotkanie przyszli sami zwolennicy. W tej chwili jesteśmy w podobnej sytuacji, czyli zmierzamy do tego, żeby mówić wreszcie o możliwościach

zastosowania surowców rolniczych, przynajmniej do niektórych rodzajów paliw, bez specjalnych problemów technicznych. Tak że dziękuję bardzo.

Proszę o zabranie głosu.

**Prezes Krajowej Izby Gorzelnictwa
Leszek Jarosz:**

Leszek Jarosz, Krajowa Izba Gorzelnictwa.

Ja, przysłuchując się wypowiedziom, mam wrażenie, że bardzo silnie jest reprezentowana grupa paliwowa, grupa silnikowa, a w mniejszym stopniu reprezentowana jest grupa rolnicza i producentów bioetanolu. W związku z tym z jednej strony chciałbym wspomnieć, kładąc to na jednej szali, o tych problemach, które zgłosił dyrektor Bugaj, czyli o problemach z prężnością par, problemach z zagospodarowaniem lekkich węglowodorów, o degradacji technicznej, o której wspomniano, a z drugiej strony chciałbym powiedzieć, że produkcja biopaliw spowoduje obsianie w tym kraju dodatkowo 300 tysięcy ha ze wszystkimi skutkami. My w Polsce mieliśmy kiedyś tysiąc gorzelnii, w tej chwili mamy ich pięćset i ponieśliśmy już pewne konsekwencje tego unieruchomienia, wyłączenia zakładów.

Chciałbym natomiast zapewnić dyrektora Bugaja, że ze strony Krajowej Izby Gorzelnictwa nie ma najmniejszych problemów, żeby te 300 milionów l etanolu odwodnionego dostarczyć do rafinerii. Jedyne problemy, który występował, to problem cen oferowanych przez przemysł paliwowy za etanol. Chcę powiedzieć, że ceny oferowane przy zakupie etanolu przez firmy paliwowe są w tej chwili o 20% niższe niż ceny urzędowe, które były w 1997 r. Dziękuję.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję uprzejmie.

Proszę uprzejmie. Proszę o przedstawienie się. Może pan usiądzie? Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Gospodarki Ziemią i Infrastruktury Wsi
w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Kazimierz Żmuda:**

Kazimierz Żmuda, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Panie Przewodniczący, pragnę w imieniu ministra Gutowskiego podziękować za zaproszenie na dzisiejsze seminarium. Minister niestety nie może być obecny i za to przeprasza. Zobowiązał mnie do reprezentowania poglądów związanych z omawianą dzisiaj problematyką.

Pragnę podkreślić, że projekt ustawy powstawał w ekspresowym tempie, ponieważ takie były oczekiwania zarówno ze strony polskiego parlamentu, jak i ze strony środowisk samorządowych, gospodarczych, związkowych, społecznych i innego rodzaju organizacji. Projekt na obecnym etapie jest w tak zwanych konsultacjach społecznych. Jest okazja, jest możliwość usunięcia wielu niedoróbek.

Pragnę podkreślić, że mamy świadomość, iż projekt ma bardzo wiele wad, ale ma jedną niezaprzeczalną zaletę, mianowicie taką, że jest nareszcie możliwość dysku-

towania o zapisanych już konkretach. Do tej pory dyskusja toczyła się na temat tego, że trzeba wprowadzić te paliwa, że takie są zalety, takie są wady, i na tym praktycznie się kończyło, nie było następnego kroku do przodu.

Pozwolę sobie zwrócić uwagę na elementy, które nie były podnoszone w dotychczasowych referatach, a więc na fakt, że zorganizowanie rynku ekopaliw to nowe miejsca pracy, i to wcale niebagatelna ich liczba, to ożywienie gospodarcze w kraju, które też jest oczekiwane przez całe społeczeństwo. Jest to również poprawa bilansu handlowego kraju – w takim aspekcie, że na import paliw ropopochodnych bądź samej ropy do produkcji tych paliw w kraju wydanych zostanie około 200 milionów dolarów mniej. Jest to jeszcze jedna bardzo ważna sprawa. Wprowadzamy element konkurencji na dotychczas zmonopolizowanych rynkach paliw, na rynku surowców rolniczych oraz na rynku pasz wysokobiałkowych, bo przecież produktem ubocznym przy tym wszystkim będzie duża ilość makuchów, a więc w tym momencie odpada import makuchów sojowych, na które wydajemy niebagatelne kwoty rzędu około 1 miliarda dolarów rocznie. To są te elementy, które kazały przygotowywać tenże projekt w określonym kierunku przy określonej logice. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że projekt w ramach konsultacji będzie po prostu poprawiany i będzie uzupełniany.

Pozwolę sobie tutaj jeszcze tylko nie zgodzić się z panem doktorem Leszkiem Jaroszem, który mówił o 300 tysiącach ha. Dotyczy to założonej produkcji bioetanolu, jeżeli zaś uwzględnimy sprawę produkcji rzepaku pod produkcję estru, to ta liczba dodatkowo zagospodarowanych hektarów, na których można produkować surowce rolnicze z przeznaczeniem na rynek paliw, rośnie do ponad 1 miliona ha. To jest jeden element.

W wielu elementach ten projekt jest zgodny z uregulowaniami Unii Europejskiej. Mało tego, Unia Europejska dopuszcza odstępstwo od zasady obciążania podatkiem akcyzowym ekopaliw w sytuacji, kiedy podyktowane to jest ważnymi względami politycznymi i społecznymi. W sytuacji Polski nie ulega najmniejszej wątpliwości, że takie warunki, takie przesłanki istnieją. Są one podyktowane między innymi potrzebą szybkiej restrukturyzacji i modernizacji polskiego rolnictwa. Wicepremier i minister rolnictwa Jarosław Kalinowski również to uwzględnił i ma zamiar wystąpić o okres przejściowy w tym zakresie. To tyle, Panie Przewodniczący. Dziękuję.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję bardzo.

Ja mam jedno pytanie, które interesuje, jak sędzę, wszystkich tu zebranych: jak pan widzi dalszy przebieg prac nad projektem ustawy, bo był pan łaskaw wspomnieć o prowadzonych na razie konsultacjach społecznych?

Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Gospodarki Ziemią i Infrastruktury Wsi
w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Kazimierz Żmuda:**

Projekt ustawy został 18 marca skierowany do konsultacji społecznych. Uwagi napływają w dalszym ciągu, ale pewien etap zbierania tych uwag i nanoszenia popra-

wiek już zakończyliśmy. W dniu wczorajszym w godzinach popołudniowych projekt został wysłany do poszczególnych resortów do uzgodnień międzyresortowych. Taki jest etap obecnych prac, jednak w niczym to nie przeszkadza, żeby w ramach dodatkowych konsultacji nanosić kolejne uwagi i tym podobne. Zresztą tak się składa, że o godzinie 11.00 byłem w Instytucie Biotechnologii Przemysłu Rolno-Spożywczego, w czwartek będę na dwóch spotkaniach: na jednym w województwie zachodniopomorskim, a na drugim w pomorskim. Dziękuję.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, kto chciałby jeszcze zabrać głos?

Najpierw może pan, bardzo proszę.

Później pan, Panie Prezesie.

Proszę uprzejmie. Proszę o przedstawienie się.

**Dyrektor Generalny Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego
Jacek Wróblewski:**

Dziękuję.

Jacek Wróblewski, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego.

Myślę, Panie Przewodniczący, że idea wykorzystania produktów rolniczych do produkcji biopaliw jest na tyle ciekawa i wywołuje pozytywne skutki zarówno dla rolnictwa, jak i dla innych gałęzi, że brak głosów zdecydowanie krytycznych wobec tej ustawy. Wszystkie problemy natomiast leżą w szczegółach dotyczących tego, jaki ostateczny kształt ta ustawa przyjmie i w jaki sposób produkcja biopaliw będzie mogła być prowadzona.

W swoim wystąpieniu chciałbym zwrócić uwagę tylko na dwa elementy, mianowicie nigdzie produkcja biopaliw i biokomponentów nie jest przy obecnych cenach produkcji paliw ekonomicznie uzasadniona, w związku z czym podstawową kwestią jest to, na ile w dniu dzisiejszym budżet państwa jest w stanie tę produkcję sfinansować czy też dotować.

Kwestia ulgi w podatku akcyzowym, która wydaje się naturalnym rozwiązaniem dla producentów paliwa z dodatkiem biokomponentów, powinna być na tyle atrakcyjna, abyśmy nie musieli stosować administracyjnego obowiązku stosowania biopaliw, tylko żeby to była zachęta ekonomiczna, tak aby producent lub importer sam mógł zdecydować, czy będzie mu się opłacać wykorzystanie biokomponentów do produkcji paliw, a w związku z tym zainwestowanie w odpowiednie urządzenia, które to umożliwią.

W obecnym kształcie, zaproponowanym przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, jest rozwiązanie czysto administracyjne, które idzie w stronę ścieżki nakazowej. W moim odczytaniu tego projektu ustawy jest to w zasadzie ograniczenie chociażby konkurencji na rynku poprzez zakaz importu tych paliw. Paliwa, które w tej chwili są wprowadzane na polski rynek przez importerów, nie zawierają tych komponentów i trudno oczekiwać, aby producenci zlokalizowani wokół Polski akurat zaczęli to robić, a chciałbym podkreślić, że w dniu dzisiejszym paliwo z importu stanowi jedyną konkurencję dla paliwa produkowanego w Polsce. Tak więc to jest jedna sprawa: żeby nie pójść w stronę mechanizmów administracyjnych, ale ekonomicznych.

I sprawa druga: gdzie i do kogo ta ulga będzie skierowana? Jest to również związane z jakością paliw i z szarą strefą w sektorze. Jeżeli dopuścimy do tego, że biopaliwa będzie mogła wytwarzać każda niezależna, nieduża firma czy też skierujemy to na wolne wody, po prostu zaistnieje niebezpieczeństwo, że to, o co walczymy, czyli żeby jakość oferowanych na rynku paliw była jak najwyższa, po prostu zostanie w tej chwili zaprzepaszczone. Naszym zdaniem ulga powinna być skierowana do finalnego producenta paliwa, który będzie wprowadzał na rynek paliwo z dodatkiem biokomponentów. Dlatego też w uwagach przesłanych przez nas do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi sugerujemy wprowadzenie pewnych zmian nomenklaturowych, co zresztą wykorzystał w swojej prezentacji dyrektor Kulczycki, żeby rozdzielić pojęcia „biokomponenty” od „biopaliw” i żeby to było bardzo jasno sprecyzowane. W związku z tym miałbym wniosek... Przedstawiłem w tej chwili dwa wnioski końcowe.

Jeszcze jedna sprawa. Biopaliwa na rynek powinny wprowadzać tylko firmy posiadające koncesję prezesa Urzędu Regulacji Energetyki. To w jakiś sposób porządkowałyby tę sytuację, a jednocześnie dałoby możliwość kontroli funkcjonowania tego rynku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję uprzejmie.
Pan prezes, bardzo proszę.

**Dyrektor do spraw Produkcji i Inwestycji
w Polskim Koncernie Naftowym „Orlen” SA
Czesław Bugaj:**

Ja korzystam z obecności tu przedstawiciela Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Dlaczego? Dlatego że w projekcie ustawy w przypadku biodiesla jest w tej chwili dość szeroko otwarta furтка i chyba nadmiernie ta sytuacja jest interpretowana przez potencjalnych producentów, którzy zgłaszają się również do Płocka. Nie wiem, na ile ich intencje są poważne, ale wygląda na to, że my... Jeżeli ich intencje są poważne, to byśmy w Polsce zużywali biodiesla około 10%, bo mniej więcej chyba takie są zamiary producentów co do uruchomienia tej produkcji, co jest chyba w ogóle jakimś nieporozumieniem. Powinniśmy, przynajmniej według mnie, określić pewien poziom. W Polsce produkuje się około 6 milionów t oleju napędowego, w związku z tym jeżeli mówimy o 1%, to jest to zaledwie 60 tysięcy t.

Przy okazji zwracam jeszcze uwagę na jedną rzecz. Sam projekt ustawy powołuje się na normę dinowską, jeżeli chodzi o jakość estru metylowego. To bardzo dobrze. I to też powinno chyba być przekazane w publikacjach, bo ta jakość, żeby dotrzymać zobowiązań tej normy, wymaga specyficznych instalacji. Jeżeli ktoś o tym nie wie, po prostu popełnia potężny błąd, nawet próbując dyskutować, że to jest takie proste, że do tego wystarczy dosłownie baniak. Kilku takich, powiedzmy, potencjalnych producentów przyjeżdżało i mówiło: wystarczy, proszę pana, baniak z metanolem, do tego dołożyć trochę katalizatora i będzie wszystko w porządku, na tym ciągnik jeździ. Tak, ale tego nie wolno wprowadzić na rynek. W tym zakresie chyba tej informacji brakuje i chyba są w stosunku do tego zbyt śmiało oczekiwania. Oby to nie skończyło się tak, jak z olejami przepracowanymi, z którymi mieliśmy niedawno problem. Zuży-

waliśmy ich prawie dwukrotnie więcej niż olejów smarowych. A chyba takie oczekiwania są. Dziękuję.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję uprzejmie.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Marek Kossowski: Można?)

Pan minister, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Marek Kossowski:**

Ja bym chciał powiedzieć, że myśmy mieli okazję zapoznać się z tymi projektami ustawy już wcześniej – minister rolnictwa skierował je w trybie roboczym do Ministerstwa Gospodarki – i jeżeli chodzi o ideę, to Ministerstwo Gospodarki wypowiedziało się wtedy pozytywnie. Ja natomiast myślę, że rzeczywiście w szczegółowych rozwiązaniach, w aktach wykonawczych, w stałym monitorowaniu skutków tej ustawy i w całym trybie wprowadzania jej w życie będzie leżała istota tej operacji. Niewątpliwie z wielu powodów, choćby ze względu na to, że bilans płatniczy Polski jest taki, jaki jest, o czym państwo wiecie, wszystko, co jest produkowane w kraju i byłoby w stanie poprawić ten bilans płatniczy w obrotach z zagranicą, jest z całą pewnością korzystne. Na pewno jednak trzeba się przyglądać jakości tych paliw. Myślę, że to są zupełnie nowe wyzwania.

Pan naczelnik Pawliotti powiedział, że my przygotowaliśmy pewne rozwiązania w zakresie kontrolowania jakości paliw, ale uważam, że trzeba będzie się temu bardzo starannie przyglądać, być może nawet poprawiać te regulacje. Myślę, że i Urząd Regulacji Energetyki będzie miał tutaj sporo do roboty. Jest to idea na pewno szczytna, na pewno warta poparcia, ale trzeba będzie, już z myślą o konsumentach, o tych, którzy przy pomocy tego paliwa będą się poruszać, myśleć o tym, żeby te normy, które będą ustanowione, nie były naruszane i żeby dobro konsumenta nie było narażone na szwank.

Z całą pewnością natomiast jest to – takie stanowisko Ministerstwo Gospodarki prezentowało i dalej prezentuje – godne wsparcia. I taki pogląd chciałem państwu również przedstawić. Dziękuję.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję panu, Panie Ministrze.

Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Proszę bardzo, proszę uprzejmie.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Gospodarki Ziemią i Infrastruktury Wsi
w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Kazimierz Żmuda:**

Jeżeli można jeszcze udzielić wyjaśnienia w sprawie pytania czy wypowiedzi pana profesora... Normy jakościowe zostały zapisane w projekcie ustawy w sposób

świadomy. Wynikało to z faktu, że przy wstępnym przygotowaniu projektu ustawy uznano, iż najsłabszymi ogniwami na rynku ekopaliw płynnych będą dwa ogniwa krańcowe: z jednej strony rolnicy, producenci surowców do produkcji ekopaliw, a z drugiej strony konsumenci. Należało więc naszym zdaniem przewidzieć w projekcie szczególną ochronę tych właśnie dwóch ogniw. Dlatego w projekcie znalazły się wymagania jakościowe, i to bardzo wysokie – potwierdzam ten fakt. Dlatego znalazły się zapisy dotyczące wieloletnich umów kontraktacyjnych, stąd również wzięła się komisja porozumiewawcza. Dlatego też, uwzględniając sytuację gospodarczą państwa, przewidziano sprawę limitowania produkcji. Nie może być takiej sytuacji, by przy nakazowym wprowadzaniu, bo takie przyjęto również założenie, to szło po prostu na żywioł. Dlatego jest limit, który broni też interesów skarbu państwa. Dziękuję.

Przewodniczący Adam Graczyński:

Dziękuję uprzejmie.

Proszę bardzo, kto chciałby jeszcze zabrać głos? Proszę uprzejmie. Nie widzę chętnych, więc w takim razie dodam parę zdań na zakończenie.

Wyrażam podziękowanie za przygotowanie odpowiednich wystąpień. Wyrażam podziękowanie za przybycie, zabranie głosu w dyskusji. Na zakończenie nasuwają się takie refleksje i wnioski. Po pierwsze, wspaniale, że powstaje ustawa o monitorowaniu jakości paliw. To jest ważne. To jest jak gdyby otwarcie i przygotowanie tejże całej operacji. Zresztą pan prezes Bugaj był łaskaw wspomnieć o skali szarej strefy, o różnego typu nieprawidłowościach. Kierownictwo Ministerstwa Finansów wiele razy zwracało uwagę na to, że z racji braku odpowiedniego monitorowania jakości paliw dzieją się rzeczy niedopuszczalne. Z tego powodu gratulacje.

Druga sprawa to bardzo ważna prośba do przedstawiciela ministra rolnictwa. Sądzę, że myśmy powinni zdobyć się w skali państwa, w skali Polski, w skali rządu na opracowanie odpowiedniej, właściwej, dobrej argumentacji ekonomicznej dotyczącej całego procesu produkcji biopaliw, bo my nie mówimy tym samym językiem, niestety, nie mówimy. Są producenci, jest minister, jest szef koncernu, są naukowcy. Nie mówimy tym samym językiem. To przejawia się już od wielu dyskusji i jest potrzeba, żeby taką ekspertyzę, takie opracowanie zrobić. Spróbujcie panowie powołać zespół interministerialny, interdyscyplinarny, bo analiza nie może być robiona od strony ministra rolnictwa. Ta analiza powinna być robiona od strony gospodarki, od strony Polski, od strony rządu, analiza, w której powinno się widzieć różnego typu i zalety, i wady. Tak, wady też oczywiście. Byłaby wielka prośba, żebyście panowie się na to zdobyli, bo to przysłuży się sprawie.

I sprawa przekonania ministra finansów, bo jeszcze to nas czeka, będzie łatwiejsza. Bo w tej chwili o czym my mówimy? Że chcemy obsiać 1 milion ha – to wspaniale. Że chcemy to i to robić – to wspaniale. Pan minister finansów ma z podatku VAT wpływów 90 miliardów zł, co jest znakomitą częścią budżetu, ale też musi chronić finanse państwa. Dlatego zrobienie takiej wieloetapowej analizy korzyści społecznych, bezrobocia, pracy, produktywności, skutków społecznych byłoby znakomite. Macie panowie ekspertów, są również eksperci w innych obszarach – ja długo na ten temat mówię, ale to jest ważna kwestia – i proszę to, jeśli coś takiego powstanie, zaprezentować publicznie, pokazać, że z tych i z tych powodów taka jest właściwa droga.

Jeśli byłoby możliwe zrobienie tego gdzieś w ciągu dwóch miesięcy, do końca miesiąca czerwca, byłoby znakomicie. I to jest drugi wniosek, druga moja refleksja.

I trzecia – wracam do wypowiedzi producentów. Sądzę, że sprawa jest bardzo pilna, ale ja bym zalecał jednak etapowość postępowania, bo nie przeżyjemy tego. Jest dużo nawyków, dużo interesów, są interesy sprzeczne. Na pewno w ciągu paru lat musimy dojść do celu, ale etapowość byłaby potrzebna.

Następnie bym sugerował, żeby jednak nie myśleć o zbyt dużym administrowaniu, bo jeśli zaczniemy wszystko regulować, to nie uregulujemy niczego – taka jest prośba. Jest również prośba, żeby wyważyć kwestie związane i z koncesjonowaniem, i z importem, bo praktycznie czujemy się już członkami Unii Europejskiej, w której będziemy mieli określone obowiązki, ale i korzyści.

I ostatnia kwestia to prośba o przyspieszenie prac nad tą ustawą. Gdyby się okazało, że z różnych przyczyn prace nie przebiegają być może tak szybko, jak się wydaje, to jest gotowość Komisji Ochrony Środowiska oraz Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych Senatu do podjęcia inicjatywy legislacyjnej, jeśliby minister rolnictwa uznał, że to byłaby lepsza droga. Powtarzam, że decyzja, jaką ścieżką pójść, będzie należała do pana premiera Kalinowskiego, do ministra rolnictwa. Uważam, że im szybciej to zrobimy, tym oczywiście lepiej, patrząc na te wielostronne korzyści, które nas czekają. Tyle z mojej strony. Chciałbym bardzo podziękować za przybycie. Dziękuję uprzejmie.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 41)

