



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(135)**

11. posiedzenie  
Komisji Spraw Unii Europejskiej  
w dniu 13 lutego 2008 r.

VII kadencja

### Porządek obrad:

1. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie koordynacji procedur udzielania niektórych zamówień publicznych na prace budowlane, dostawy i usługi w dziedzinach obronności i bezpieczeństwa – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2007) 766.
2. Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady UE zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1234/2007 ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dla niektórych produktów rolnych („Rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2007) 854.
3. Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady UE wprowadzającego ogólny system preferencji taryfowych na okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 grudnia 2011 r. oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 552/97, nr 1933/2006 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 964/2007 i nr 1100/2006 – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2007) 857.
4. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE zmieniającej dyrektywy 2002/21/WE w sprawie wspólnych ram regulacyjnych sieci i usług łączności elektronicznej, 2002/19/WE w sprawie dostępu do sieci łączności elektronicznej oraz wzajemnych połączeń i 2002/20/WE w sprawie zezwoleń na udostępnienie sieci i usług łączności elektronicznej – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2007) 697.
5. Zmieniony wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w transporcie drogowym – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2007) 817.
6. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2007) 851.
7. Wnioski nierozpatrywane – propozycje – sygnatury Komisji Europejskiej: COM (2008) 012, COM (2008) 004, COM (2007) 858, COM (2007) 852, COM (2007) 848, COM (2007) 840, COM (2007) 831; a także: propozycja rozporządzenia Rady UE kończącego częściowe weryfikacyjne postępowanie antydumpingowe dotyczące ostatecznych ceł antydumpingowych obowiązujących na przywóz sklejki z drewna okoumé pochodzącej z Chińskiej Republiki Ludowej; propozycja rozporządzenia Rady UE przyznającego firmie chińskiej Xinhui Alida indy-

widualne cło antydumpingowe w wyniku częściowego weryfikacyjnego postępowania antydumpingowego dotyczącego importu toreb i worków plastikowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, ograniczonego do przyznania tej firmie statusu gospodarki rynkowej (MET) oraz zmiany wysokości marginesu dumpingu dla tej firmy; propozycja rozporządzenia Rady UE nakładającego ostateczne cła antydumpingowe na przywóz żelazokrzemu (FeSi) pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej, Egiptu, Kazachstanu, byłej Republiki Jugosławii – Macedonii oraz Rosji; propozycja rozporządzenia Rady UE nakładającego ostateczne cła antydumpingowe na przywóz electrolytic manganese dioxides (EMD) pochodzącego z Republiki Południowej Afryki (RPA); propozycja rozporządzenia Rady UE uchylającego ostateczne cła antysubsydyjne obowiązujące na przywóz mikroukładów elektronicznych – kości pamięci (DRAMs) pochodzących z Republiki Korei oraz kończącego częściowe weryfikacyjne postępowanie antysubsydyjne dotyczące tych cel; propozycja zakończenia częściowego postępowania weryfikacyjnego prowadzonego wobec importu saletry amonowej z Ukrainy bez zmiany obowiązujących cel antydumpingowych; 5037/08.



*(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 02)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)*

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Otwieram posiedzenie Komisji Spraw Unii Europejskiej.

Witam wszystkich obecnych na dzisiejszym posiedzeniu, a szczególnie naszych gości. Chciałbym powitać panią wiceprezes Urzędu Zamówień Publicznych Andrzele Gawrońską-Baran i pana Jacka Brzezińskiego, starszego specjalistę. Z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi przybyli do nas pan minister Marian Zalewski, pan dyrektor Jerzy Dąbrowski, pani naczelnik Małgorzata Dąbrowska i pani Jolanta Tarska, główny specjalista. Witam państwa. Z Ministerstwa Infrastruktury przybyli pan minister Andrzej Panasiuk, pan dyrektor Jacek Łosik i pan Adam Rogowski, podreferendarz w Departamencie Polityki Transportowej i Spraw Międzynarodowych. Miło nam. Witamy panią Izabelę Floriańczyk i głównego specjalistę, pana Aleksandra Iwanickiego z Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej. Zapraszamy do stołu. Witam też pana posła do Parlamentu Europejskiego Ryszarda Czarneckiego i pana Ignacego Grodeckiego, asystenta pana marszałka Romaszewskiego.

Macie państwo projekt porządku posiedzenia. Jest w nim osiem punktów merytorycznych, a w dziewiątym informacja o sprawach, które nie będą rozpatrywane – jest to propozycja prezydium. Przy czym od razu powiem, że planowany punkt siódmy, to jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego itd., miał być rozpatrywany w trybie art. 9 ust. 3 naszej ustawy, ale decyzja w tym przedmiocie właściwie została już podjęta, bo procedowanie wyglądało tak, że rząd musiał zająć stanowisko. Uzgodniliśmy z resortem, że komisja dostanie na piśmie wyjaśnienie w sprawie stanowiska, jakie zajął rząd, bo wiemy, że tak zbiegły się terminy rozpatrywania, że nie było możliwe zorganizowanie spotkania komisji. W punkcie ósmym mamy wniosek dotyczący decyzji Rady określającej stanowisko Wspólnoty na forum Rady Generalnej Światowej Organizacji Handlu w sprawie przystąpienia Ukrainy do Światowej Organizacji Handlu. Na prośbę pana wicepremiera Pawlaka rezygnujemy z omawiania tego punktu na dzisiejszym posiedzeniu, będzie on rozpatrywany na najbliższym posiedzeniu 27 lutego, bo pan wicepremier Waldemar Pawlak nie mógł dzisiaj do nas przybyć. Wobec tego te dwie sprawy zdejmujemy z porządku dzisiejszych obrad.

Czy są jakieś uwagi do tego, co macie państwo w zaproszeniu?

Jeżeli nie, to od razu przechodzimy do pracy nad punktem pierwszym. Jest to wniosek – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie koordynacji proce-

---

dur udzielania niektórych zamówień publicznych na prace budowlane, dostawy i usługi w dziedzinach obronności i bezpieczeństwa. Instytucją wiodącą jest Urząd Zamówień Publicznych.

Bardzo bym prosił panią prezes o krótkie zreferowanie projektu tej dyrektywy. Bardzo proszę.

**Wiceprezes Urzędu Zamówień Publicznych  
Andrzela Gawrońska-Baran:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Projekt dyrektywy dotyczący koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy, usługi w dziedzinach obronności i bezpieczeństwa ma na celu przede wszystkim wyeliminowanie różnych rozwiązań istniejących obecnie w państwach członkowskich w zakresie udzielania tego rodzaju zamówień.

Rząd popiera projekt tej dyrektywy. Uważa, że jest to dyrektywa zmierzająca w dobrym kierunku, dyrektywa, która przyczyni się do otworzenia w szerszym zakresie rynku państw członkowskich w zakresie tych zamówień. Celem tej dyrektywy jest także ograniczenie przypadków korzystania w chwili obecnej z prerogatyw, które są określone w art. 296 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską i art. 14 dyrektywy 2004/18, która dotyczy udzielania zamówień publicznych tak zwanych klasycznych. Chciałabym podkreślić, że fakt wprowadzenia tej dyrektywy nie wyeliminuje możliwości powoływania się przez każde państwo członkowskie przy udzielaniu zamówień w dziedzinie bezpieczeństwa państwa na dosyć szeroki katalog, który wynika z art. 296 traktatu, o którym wspomniałam.

Dyrektywa w przeważającym zakresie opiera się na rozwiązaniach zawartych obecnie w dyrektywie klasycznej 2004/18. Oprócz rozwiązań, które w pewnym zakresie są analogiczne, przewiduje ona nowe rozwiązania, charakterystyczne dla zamówień w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa, dopuszczając możliwość żądania na przykład dokumentów, które pozwalałyby zamawiającemu na zweryfikowanie dopuszczenia do klauzul niejawnych w sytuacjach, kiedy zamówienia są objęte klauzulą poufności.

Jeżeli chodzi o rozwiązania bardziej szczegółowe, to dyrektywa pozwala na udzielanie zamówień w trybie podstawowym, którym jest przetarg ograniczony i negocjacje z ogłoszeniem. Pozwala też na udzielanie zamówień w trybie negocjacji bez ogłoszenia, ale po spełnieniu pewnych przesłanek, uzasadniających zastosowanie tego trybu.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej zgłosił zastrzeżenia do dyrektywy. Większość z nich pojawiła się na wniosek ministra obrony narodowej. Dotyczyły one przede wszystkim braku w dyrektywie możliwości udzielania zamówień w trybie przetargu nieograniczonego. Rząd postuluje rozszerzenie katalogu trybów o tryb przetargu nieograniczonego, zgłosił także zastrzeżenia dotyczące braku możliwości wykorzystywania aukcji elektronicznej w tego rodzaju zamówieniach. Zastrzeżenia rządu dotyczyły też hierarchii ważności norm, które są wykorzystywane przy określaniu, opisie przedmiotu zamówienia.

Prace nad tą dyrektywą cały czas trwają, tak że zastrzeżenia, które do tej pory zgłosił rząd, nie są ostateczne. Przedstawiciele Urzędu Zamówień Publicznych, Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji

uczestniczą w posiedzeniach grupy roboczej i w pracach nad ustaleniem ostatecznego kształtu tej dyrektywy. Rząd co do zasady popiera ten projekt. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo pani prezes.

Przypomnę tylko, że rozpatrujemy to w trybie art. 6 ustawy, to tak w nawiązaniu do tego, o czym mówiła pani prezes.

Poproszę pana senatora Piotra Głowskiego o uwagi i pytania do tego projektu.

**Senator Piotr Głowski:**

Ja mam taką ogólną refleksję. Zastanawiam się, czy nie pracujemy nad dokumentem, który w przyszłości będzie zbiorem zupełnie martwych zapisów. Jest tu mowa o wyłączeniach, które pojawiają się w samym dokumencie, a mówi się tu o pracach rozwojowych, wdrożeniowych, kryptografii, systemach rozpoznania, dowodzenia, łączności, walki elektronicznej, broni chemicznej, biologicznej, radiologicznej i nuklearnej, więc jest tego dosyć dużo. Oprócz tego jest zapis mówiący o każdym innym przypadku, gdy jest to konieczne w celu ochrony podstawowych interesów bezpieczeństwa państwa. Myślę, że może być tak, że państwa nadal będą korzystały z tego, i będzie to ich naturalna skłonność, by omijać zapisy tej dyrektywy. Podstawowe pytanie jest takie: jaka w ogóle będzie skuteczność funkcjonowania tego prawa?

Popatrzmy na to od strony państwa polskiego. Na końcu przedstawiona jest analiza skutków społecznych, gospodarczych, finansowych, bo mówimy oczywiście o kilku rodzajach skutków. Jednym z nich, najlepszym będzie prawdopodobnie polepszenie jakości dostaw, być może obniżenie również cen dostaw. Patrząc na to z punktu widzenia polskiego przemysłu, widzimy oczywiście szanse i zagrożenia. Jedną z szans jest otwarcie rynku ze względu na możliwości sprzedaży, ale pojawia się pytanie, czy wtedy gdy otworzymy się na innych dostawców europejskich, nasi lokalni przedsiębiorcy wytrzymają konkurencję. Tego nie ujęto w ocenie skutków finansowych, jest tu napisane, że zwiększona konkurencja powinna mieć korzystny wpływ na zwiększenie jakości sprzętu i zbrojenia nabywanego przez zamawiających przy równoczesnym obniżeniu jego ceny. Zupełnie nie wzięto pod uwagę na przykład spadku, możliwego spadku dochodów z tytułu podatków od podmiotów gospodarczych, które w tym środowisku mogą sobie nie poradzić.

Poruszyła pani tematykę procedur. Wydaje się, że w takich przypadkach, powiedziałbym, mało dyskusyjnych, w których stopień tajemnicy i nieskomplikowania będzie najmniejszy – prawdopodobnie tylko w tych przypadkach będzie stosowana ta dyrektywa – powinien być stosowany przetarg nieograniczony jako podstawa, a nie od razu procedury wyższe, rodzaje przetargów w dużo większym stopniu wycinające konkurencję, bo rozmawiamy przecież o zwiększeniu konkurencji. Dotyczy to również wpisania stałego katalogu norm, które mają obowiązywać. Dzisiaj państwa nie są powiązane tymi normami w ramach Unii i stosowanie jednego katalogu dla wszystkich może powodować, że jako państwo będziemy zmuszeni stosować niewygodne dla nas normy określone dla obronności.

To byłoby kilka takich uwag. Jeśli można, to prosiłbym o odpowiedź chociaż na pierwsze pytanie. Czy w państwa ocenie jest w ogóle szansa stosowania tych przepisów? Byłbym wdzięczny za odpowiedź.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są inne pytania na tym etapie?

Jeśli nie ma, to prosiłbym panią prezes o ustosunkowanie się do tych uwag.

(*Wiceprezes Urzędu Zamówień Publicznych Andrzeła Gawrońska-Baran: Ja prosiłabym o odpowiedź na te pytania pana z Ministerstwa Obrony Narodowej, pana pułkownika Brzezińskiego.*)

Proszę bardzo, Panie Pułkowniku.

**Starszy Specjalista w Departamencie Zaopatrywania Sił Zbrojnych  
w Ministerstwie Obrony Narodowej  
Jacek Brzeziński:**

Panie Przewodniczący! Proszę Państwa!

Jeżeli chodzi o skuteczność przepisów, to trudno jest mówić na tym etapie o skuteczności. Niemniej jednak Komisja Europejska wielokrotnie podkreślała to, że państwa nagminnie stosują art. 296, wyłączając się z procedur ogólnych. Celem Komisji jest właśnie ograniczenie tego wyłączania się. W grudniu 2006 r. został wydany komunikat interpretacyjny, dotyczący stosowania art. 296, w którym Komisja podkreśla, że wie, że przepisy obecnej dyrektywy o zamówieniach publicznych są niedostosowane do szczególnych wymagań, jakie obowiązują przy zamówieniach obronnych, i dlatego podjęła prace nad nową dyrektywą w sprawie zamówień obronnych.

Generalnie skorzystanie z art. 296 zawsze jest możliwe, bo państwo zawsze może powołać się na istotny interes bezpieczeństwa państwa, z tym że to po stronie tego państwa będzie leżał obowiązek uzasadnienia tego w przypadku, gdyby Komisja zwróciła się z zapytaniem, dlaczego zastosowano art. 296, wyłączając się spod działania dyrektywy, co przeszkodziło danemu państwu w zastosowaniu dyrektywy. Tak że w niektórych przypadkach to nie będzie takie proste.

Jeżeli chodzi o analizę skutków, to sprawa nie jest aż tak prosta i oczywista. W lipcu 2006 r. Polska przystąpiła do Europejskiej Agencji Obrony, przyjęła kodeks postępowania, który właśnie dotyczy użycia art. 296, i zobowiązała się do publikowania ogłoszeń, jeśli używa art. 296, w przypadkach, gdy wartość przekracza 1 milion euro. Opór był wielki, krzyku było dużo. Do dnia dzisiejszego polskie przedsiębiorstwa nie straciły żadnego kontraktu z tego tytułu, mimo że tych ogłoszeń publikujemy naprawdę dużo, wśród państw europejskich jesteśmy chyba na czwartym lub piątym miejscu, jeżeli chodzi o liczbę publikowanych ogłoszeń. Co przyniesie dyrektywa? Zobaczymy, nie wiadomo. W tej chwili naprawdę trudno to ocenić.

Jeżeli chodzi o pytanie o konkurencyjność, to w zasadzie odpowiedziałem na nie, mówiąc o analizie skutków.

Jeżeli chodzi o procedury, to jednym z wniosków zawartych w projekcie stanowiska jest właśnie dołączenie procedury otwartej, chodzi o to, żeby była ona dołączona. Dodam jeszcze, że również Wojskowe Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji miało zastrzeżenia do stosowania norm przy określaniu specyfikacji technicznych. Dziękuję.



**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Tam było jeszcze inne pytanie. Nie wiem, czy pani prezes...

(*Wiceprezes Urzędu Zamówień Publicznych Andrzej Gawrońska-Baran: Dziękuję.*)

**Senator Piotr Głowski:**

To były pytania związane z procedurami normalizacyjnymi, ale z tego, co rozumiem, również jest to uwzględnione w stanowisku rządu.

**Starszy Specjalista w Departamencie Zaopatrywania Sił Zbrojnych  
w Ministerstwie Obrony Narodowej**

**Jacek Brzeziński:**

Tak. Jeżeli chodzi o specyfikacje techniczne, to na najbliższym posiedzeniu, bo dajże 3 marca, prawdopodobnie ten temat zostanie poruszony, bo będą po kolei omawiane artykuły. Planowane jest spotkanie i uzgodnienie stanowiska z Wojskowym Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji, który zajmuje się tą tematyką.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Panie Pułkowniku, czy można powiedzieć, że nowe regulacje mają ułatwić albo utrudnić stosowanie art. 296?

**Starszy Specjalista w Departamencie Zaopatrywania Sił Zbrojnych  
w Ministerstwie Obrony Narodowej**

**Jacek Brzeziński:**

W tej chwili większość uzbrojenia i sprzętu wojskowego kupowana jest z zastosowaniem art. 296, czyli na podstawie wewnętrznej decyzji ministra obrony narodowej, która daje nam, można powiedzieć, pewną elastyczność, ale nie ma rangi ustawy, która tak naprawdę w niektórych przypadkach by pomogła. Myślę, że jest to dobry kierunek, a w wyjątkowych przypadkach, kiedy będziemy mieli do czynienia z naprawdę ważnym uzbrojeniem i z ważnym interesem bezpieczeństwa państwa, zastosowanie art. 296 nadal będzie możliwe.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania, może uwagi?

Panie Senatorze, jaki jest wniosek?

**Senator Piotr Głowski:**

Proponuję wniosek popierający stanowisko rządu z uwzględnieniem wszystkich uwag, o których tu mówiliśmy, także podjęcia chociaż próby dokonania dogłębnej

analizy skutków dla naszego przemysłu obronnego, które w tej sytuacji mogą nastąpić, bo z tego, co rozumiem, na razie nikt nie przeprowadzał takich dogłębnych analiz.

**Starszy Specjalista w Departamencie Zaopatrzenia Sił Zbrojnych  
w Ministerstwie Obrony Narodowej  
Jacek Brzeziński:**

Niestety, nie posiadam informacji na ten temat.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Takie analizy powinny być prowadzone, ale pewnie trudno jest to dokładnie przewidzieć.)*

Jak już wspominałem, w momencie przystępowania do Europejskiej Agencji Obrony były prowadzone takie analizy, odbywały się spotkania z przedstawicielami związków itd., wiele było spotkań, dużo się mówiło, ale tak naprawdę nic z tego nie wyniknęło.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, ustosunkowujemy się do projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady. W swoim stanowisku rząd popiera projekt, ale zgłasza do niego uwagi. Z tego, co rozumiem, o czym mówił pan senator sprawozdawca Piotr Głowski, podpisujemy się pod tym i przyjmujemy wyjaśnienia oraz uwagi rządu.

Czy są inne propozycje końcowego wniosku komisji?

Jeżeli nie ma, to tak to przyjmujemy. Komisja popiera projekt oraz uwagi rządu czy stanowisko wyrażone przez rząd w tej sprawie.

Dziękuję bardzo. Zamykam punkt pierwszy.

Przechodzimy do omówienia punktu drugiego. Zanim jednak to uczynimy, chciałbym powitać kolejnych gości. Witam pana ministra Marcina Korolca z Ministerstwa Gospodarki i panią towarzyszącą panu ministrowi. Chciałbym powitać również panią minister Sidonię Jędrzejewską z Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej. Bardzo nam miło, że jesteście państwo z nami.

Przed nami punkt drugi porządku obrad. Jest to wniosek – rozporządzenie Rady zmieniające rozporządzenie nr 1234/2007 ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dla niektórych produktów rolnych; to jest rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku. Instytucją wiodącą jest Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Rozpatrujemy ten punkt w trybie art. 6.

Proszę pana ministra o krótkie przedstawienie projektu.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi  
Marian Zalewski:**

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie! Szanowni Państwo!

Rozporządzenie, o którym wspomniał pan przewodniczący, jest wynikiem przeglądu dwudziestu jeden rozporządzeń dotyczących wspólnej organizacji rynku we wszystkich sektorach, którego dokonała Rada w 2007 r. Rozporządzeniem tym w zasadzie dokonano ujednoczenia pod kątem czysto formalnym, nie dokonując zmian merytorycznych. W istocie celem tych działań było doprowadzenie do uproszczenia ram

prawnych, jak największej przejrzystości przy jednoznacznym zastrzeżeniu, że nie dotyczy to zmian merytorycznych. Dotyczyło to stanu na koniec roku 2006. Po tym czasie dokonano jednak określonych zmian merytorycznych w kilku obszarach w omawianej tematyce i zaistniała konieczność zachowania ciągłości w zakresie uproszczenia legislacji wspólnotowej. Właśnie to jest celem obecnej nowelizacji rozporządzenia nr 1234 z 2007 r.

Rząd polski generalnie popiera zasadę racjonalizacji i upraszczania Wspólnej Polityki Rolnej, uważając, że jest to jak najbardziej wskazane. Praktycznie sprawę ujmując, w perspektywie doprowadza to do większej przejrzystości wspólnotowego prawa rolnego, które jest u nas wprost implementowane w postaci przepisów. Mogę powiedzieć, że zmiany dokonywane w ciągu ostatnich dwóch lat zostały na grunt naszego prawa praktycznie wprowadzone. Mamy na to termin do czerwca tego roku.

Jeśli chodzi o skutki finansowe, to nie przewiduje się takowych. W zakresie skutków gospodarczych można mówić o pewnych efektach perspektywicznych z uwagi na tryby uproszczeniowe, powodujące zmniejszenie kosztów czysto administracyjnych, ewentualne zwiększenie konkurencyjności całego sektora. W zakresie skutków prawnych nie przewiduje się stosownych zmian merytorycznych, bo w istocie chodzi tu o zawarcie w jednym rozporządzeniu podstawowych reguł i zasad co do spraw merytorycznie uregulowanych. Dziękuję uprzejmie.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo panu ministrowi.

Poproszę pana przewodniczącego, pana senatora Zdzisława Pupę o uwagi do tego projektu.

**Senator Zdzisław Pupa:**

Pan minister, można powiedzieć, krótko poinformował nas o tym, że rząd popiera projekt, stanowisko zaprezentowane w projekcie rozporządzenia. Jednocześnie w dokumentach jest napisane, że rząd będzie dążył do tego, aby przy przenoszeniu i łączeniu tych przepisów zachowano ich niezmienione brzmienie. Czy zdarzyło się w przeszłości albo może się zdarzyć, że mogłyby nastąpić zmiany przy konstruowaniu tych zapisów? W tej chwili to jest istotne, gdyby takie zmiany mogły wyniknąć czy zostały „przemycone” do rozporządzenia nr 1234/2007.

Prosiłbym jeszcze o to, aby pan minister był uprzejmy przybliżyć racjonalność wprowadzenia tego typu nowych zapisów do rozporządzenia z tego względu, że dokument ten ma na celu poprawienie przejrzystości, zmniejszenie kosztów funkcjonowania Wspólnej Polityki Rolnej, a także walkę z biurokracją. Prosiłbym pana ministra o przybliżenie tego problemu, wtedy będzie nam łatwiej przyjąć stanowisko rządu. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze pytania?

Proszę bardzo, pan senator Jan Wyrowiński.

**Senator Jan Wyrowiński:**

Z czyjej inicjatywy zostały podjęte tego typu działania? Czy jest to element tego, co się w tej chwili odbywa, czyli *health check* Wspólnej Polityki Rolnej, czy jest to odrębne działanie?

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Ja jeszcze miałbym takie pytanie. Procedura decyzyjna jest procedurą konsultacji, ale tryb przyjmowania w Radzie to głosowanie większością kwalifikowaną. Interesuje mnie poszerzenie regulacji, to, co zwierają nowe regulacje w stosunku do tego, co było wcześniej. Jaka jest teraz sytuacja? Które państwa są za tymi dodatkowymi zmianami?

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi  
Marian Zalewski:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

We dwóch, wraz z panem dyrektorem Dąbrowskim, postaramy się odpowiedzieć na nurtujące państwa pytania.

Pan senator słusznie zauważył problem, który może dotyczyć zagadnień interpretacyjnych. Pragnę powiedzieć, że spotkaliśmy się z kilkoma przypadkami pomyłek czysto technicznych. Jest to bardzo istotne. Jeżeli analizuje się ustawodawstwo dotyczące dwudziestu jeden enumeratywnie wyliczonych dziedzin w jednym zagadnieniu tematycznym, ale odnoszącym się do różnych obszarów, to przy ujednocianiu, tworzeniu pewnych zasad ogólnych kwestia poprawności legislacyjnej wiąże się z dosyć uważnym spojrzeniem na możliwą interpretację poszczególnych zapisów. Był jeden przypadek, w którym pominięto pewną zasadę dotyczącą skupu interwencyjnego. Zabrałiśmy głos w tej sprawie i zasada ta została przywrócona, bo w świetle prawa ona istnieje. Było kilka pomyłek technicznych.

Praktycznie sprawę ujmując, mamy świadomość tego, że także podczas przeprowadzania procesów, które formalnie w ogóle nie zmierzają do dokonywania zmian merytorycznych, należy bardzo baczyć na to, by nie powstał dokument, który w istocie może być konkurencyjny w sensie merytorycznym, konkurencyjny wobec prawodawstwa, które od strony merytorycznej normuje dane zagadnienie. Inne państwa też tego przestrzegają.

Inicjatywa należy do Komisji Europejskiej. Jest już pewnym doświadczeniem unijnym czy pewnym zwyczajem poszukiwanie rozwiązań prawnych, które są bardziej przejrzyste, a jednocześnie regulują szersze ramy.

Pan dyrektor Dąbrowski może by uzupełnił.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Tak, proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Rynków Rolnych  
w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi  
Jerzy Dąbrowski:**

Odniosłbym się do pytania o to, jakie jest powiązanie tego projektu rozporządzenia z przeglądem Wspólnej Polityki Rolnej, tak zwanym *health check*. W zasadzie są to dwie odrębne sprawy. To jest rozporządzenie, które dotyczy wspólnej organizacji rynków rolnych i niebawem będzie ono funkcjonowało, natomiast *health check* dotyczy przyszłości Wspólnej Polityki Rolnej, kształtu, jaki przybierze ona za siedem, osiem lat. W ramach tego przeglądu oczywiście odbywa się dyskusja na temat płatności bezpośrednich, na temat przyszłości kwotowania produkcji mleka. Pojawiają się tam również elementy związane z tym, jak sobie radzić w sytuacjach kataklizmów, klęsk żywiołowych, w jaki sposób Wspólna Polityka Rolna powinna reagować na tego typu zjawiska. Z tymi zjawiskami coraz częściej mamy do czynienia i być może należałoby coś we Wspólnej Polityce Rolnej zmienić, aby mieć do dyspozycji instrumenty, które można by wykorzystywać w takich sytuacjach.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma pytań.

Wniosek czy propozycja wniosku pana senatora...

**Senator Zdzisław Pupa:**

Mam prośbę o przyjęcie stanowiska rządu w takim kształcie, czyli z tymi uwagami, które zostały przedstawione, tak by rząd czuwał nad tym, aby nie doszło do merytorycznej ingerencji w istotne dla nas sprawy. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są inne propozycje? Nie widzę zgłoszeń.

Wobec tego przyjmujemy taki wniosek. Komisja pozytywnie opiniuje projekt rozporządzenia Rady i jednocześnie popiera uwagi zgłaszane przez rząd.

Czy są w tej sprawie różnice? Nie ma.

Wobec tego przyjmujemy takie stanowisko komisji.

Przechodzimy do omówienia kolejnego punktu, jest to punkt trzeci porządku obrad. Jest to projekt rozporządzenia Rady wprowadzający ogólny system preferencji taryfowych na okres od 1 stycznia 2009 r. do 31 grudnia 2011 r....

(*Głos z sali*: Dziękujemy bardzo.)

Dziękuję bardzo panu ministrowi i państwu za udział w posiedzeniu komisji.

...oraz zmieniającego rozporządzenia nr 552/97 i 1933/2006 oraz rozporządzenia Komisji nr 964/2007 i nr 1100/2006. Instytucją wiodącą jest Ministerstwo Gospodarki. Rozpatrujemy ten wniosek w trybie art. 6.

Bardzo proszę pana ministra Korolca o krótkie przedstawienie projektu.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki**  
**Marcin Korolec:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Na wstępie chciałbym przeprosić za nieobecność na dzisiejszym posiedzeniu komisji pana premiera Pawlaka, chodzi o punkt dotyczący stanowiska rządu do decyzji Unii Europejskiej dotyczącej rozszerzenia Światowej Organizacji Handlu o Ukrainę. Niestety, kalendarz działań po stronie unijnej jest bardzo napięty i nie udało się wypełnić obowiązku ustawowego. Niemniej jednak z merytorycznego punktu widzenia prawdopodobnie nie ma w tym zakresie żadnych kontrowersji, bo Polska popierała i popiera członkostwo Ukrainy w Światowej Organizacji Handlu. Z tego, co wiem, na najbliższym posiedzeniu komisji pan premier Pawlak przedstawi stanowisko rządu i powody, dla których to stanowisko nie zostało wcześniej skonsultowane z komisją, z parlamentem. Tak jak powiedziałem, było na to dość mało czasu.

Przechodząc do stanowiska rządu dotyczącego czterech dokumentów wspólnotowych, to jest rozporządzenia Rady wprowadzającego ogólny system preferencji taryfowych na okres od 1 stycznia 2009 r. do 31 grudnia 2011 r. oraz zmieniającego rozporządzenia nr 552/97, nr 1933/2006 oraz rozporządzenia Komisji nr 964/2007 i nr 1100/2006, chcę powiedzieć, że rząd popiera te rozporządzenia.

Celem tych rozporządzeń jest przedłużenie obowiązującego w tej chwili systemu preferencji celnych, ustanowionego w 2005 r., na lata 2009–2011. Generalny system preferencji celnych, tak zwany GSP, ma na celu udzielenie przez Unię Europejską preferencji celnych krajom rozwijającym się albo tak zwanym krajom najmniej rozwiniętym w myśl hasła: rozwój gospodarczy, rozwój społeczny przez handel. System ten ma w swoim założeniu wspierać zwalczanie ubóstwa w krajach rozwijających się i w krajach najuboższych oraz promować ich zrównoważony rozwój. Preferencji celnych w ramach GSP Unii Europejskiej udziela się jednostronnie. Unia Europejska stosuje ten system od 1971 r. Obecnie obowiązujący system został ustanowiony w 2005 r. rozporządzeniem Rady nr 980/2005. System wszedł w życie 1 stycznia 2006 r. i jego działanie wygasa z końcem bieżącego roku.

Projekt rozporządzenia pozostawia bez zmian mechanizmy główne i główne założenia funkcjonowania oraz podstawowe przepisy unijnego systemu preferencji. Trzeba zatem zwrócić uwagę na pięć zasad, które zostaną utrzymane. Po pierwsze, graduacja oraz faktyczne wycofanie preferencji celnych dla Chin w odniesieniu do wielu istotnych dla Polski towarów, w tym w szczególności tekstyliów i odzieży. Po drugie, dotychczasowe zasady dodatkowego szczególnego rozwiązania motywującego w przypadku osiągnięcia przez dany kraj rozwijający się zrównoważonego rozwoju i przestrzegania tak zwanej zasady dobrych rządów, czyli wprowadzenie tak zwanego mechanizmu GSP Plus. Po trzecie, utrzymanie klauzul ochronnych na produkty rolne i tekstylia. Po czwarte, monitorowanie na granicy Unii Europejskiej importu towarów wrażliwych dla gospodarki polskiej, w tym w szczególności obuwia. Po piąte – to chciałbym podkreślić – wyłączenie z tego systemu produktów najbardziej wrażliwych dla Polski z punktu widzenia importu na teren Unii Europejskiej, w szczególności mrożonych truskawek, malin, alkoholu etylowego i miodu naturalnego. To były postulaty zgłoszone w trakcie reformy systemu w 2005 r. i w tej chwili ten zakres wyłączeń nie został poddany dyskusji.

Można powiedzieć, że ten projekt aktu prawnego utrzymuje czy uwzględnia wszystkie postulaty zgłaszane wcześniej przez Polskę. Obecnie wprowadzone zmiany dotyczą wyłącznie przeglądu systemu kwalifikacji państw do udziału w systemie GSP UE lub w jednym z jego szczegółowych rozwiązań, aktualizacji odnośnie do mechanizmu graduacji, a także okresowej aktualizacji brzmienia rozporządzenia w sprawie GSP, co jest zgodne z podstawowymi polskimi postulatami w odniesieniu do systemu na lata 2009–2011. Szczegółowe modyfikacje zapisów projektu rozporządzenia nie budzą zastrzeżeń. Zastrzeżenia budzi polska wersja tego aktu prawnego i do tej wersji, do tłumaczenia będziemy zgłaszać uwagi.

Na zakończenie chcę powiedzieć, że ten projekt nie budzi kontrowersji pośród państw członkowskich, wszystkie państwa członkowskie go popierają. Wydaje się, że pakiet tych rozporządzeń zostanie przyjęty w maju tego roku, takie są plany. Chodzi o to, żeby zaczął on obowiązywać maksymalnie wcześniej, tak by biznes mógł odpowiednio zareagować, bo przepisy wchodzi w życie z początkiem przyszłego roku. Dziękuję, Panie Przewodniczący.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo panu ministrowi.

Pan senator, pan przewodniczący Jan Wyrowiński, bardzo proszę.

**Senator Jan Wyrowiński:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Panie Ministrze!

Unia, tak jak był pan uprzejmy podkreślić, od początku 2006 r. stosuje ten system preferencji celnych, który w jakimś sensie jest realizacją jej polityki. Chodzi o to, aby pomóc krajom biedniejszym, aby poprzez ułatwienia w handlu w jakiś sposób dynamizować wzrost gospodarczy i rozwój gospodarczy państw, które się rozwijają bądź wymagają szczególnej troski. Powiedział pan również, że w tym systemie uwzględniona jest pewna kategoryzacja państw. W związku z tym przewiduje się tu trzy poziomy. Jeden to jest poziom ogólny. Drugi to jest swego rodzaju system wynagradzania za wywiązanie się z realizacji ujętych bodajże w załączniku nr 3 różnego rodzaju konwencji, poprawę poziomu demokracji, przestrzegania praw człowieka itd., itd., tych państw jest bodajże piętnaście. Trzeci poziom to ten, który praktycznie niweluje cła bądź wyjątkowo je obniża, a związany jest ze wspomaganiami państw szczególnie ubogich.

W związku z tym przejrzałem sobie listę wszystkich państw, być może panowie senatorowie nie zadali sobie tego trudu, ja jako senator sprawozdawca dokonałem tego. I jakie znalazłem tam państwa? Jest tu na przykład Arabia Saudyjska, kraj, który ma naprawdę bardzo wysokie PKB na mieszkańca, są Zjednoczone Emiraty Arabskie, one wręcz opływają w bogactwo, Bahrajn, Kuwejt – chyba najbogatszy kraj w świecie arabskim. Wprawdzie na szczęście nie znajdują się one na liście tych najuboższych, ale są wśród tych państw, które wymagają pomocy i ułatwień w handlu międzynarodowym. Jest tu również Republika Południowej Afryki, w zasadzie najbogatsze państwo afrykańskie, są oczywiście Chiny, jest Federacja Rosyjska itd. Nie dokopałem się do dokumentacji, która towarzyszyła wyborowi, do kryteriów, które zostały zastosowane w momencie, kiedy ta lista, ten załącznik był przygotowywany w pierwotnej formie.

Czy pan minister ma jakąś wiedzę na ten temat? Jakie były powody umieszczenia tych państw na liście?

Faktem jest – i w uzasadnieniu do tej zmiany przedstawia to Komisja Wspólnot Europejskich – że w trakcie pierwszego roku stosowania tych zasad eksport z tych państw, a tym samym import do Unii znacząco wzrósł, mówi się, że nawet do 20% czy do 30%. Tak że ten mechanizm działa, to jest oczywiste. Wróć jeszcze do Federacji Rosyjskiej. W końcu jest to państwo, które jest współuczestnikiem konferencji G8, najbogatszych państw świata.

Wydaje mi się, że zgodnie z uzasadnieniem Komisji Wspólnot Europejskich i z tym, jak zostało to przedstawione w uzasadnieniu stanowiska rządu, propozycje zmian w tym rozporządzeniu z 2005 r. są uzasadnione i trudno z tym dyskutować. Dlatego, Panie Przewodniczący, wnoszę o przyjęcie stanowiska zaproponowanego przez rząd.

Jest tam kilka spraw bardzo szczegółowych, na przykład kwestia utrzymania w 2008 r. kontyngentu cukru pochodzącego z trzciny cukrowej i tylko w ramach tego kontyngentu obniżenie cła, zaś cło w razie importu większych ilości cukru byłoby na poziomie światowym. Wiąże się to z koniecznością harmonizacji skutków tej decyzji ze zmianami we Wspólnej Polityce Rolnej dotyczącej rynku cukru. Myślę, że inne kwestie nie budzą kontrowersji, dlatego, Panie Przewodniczący, takie jest moje stanowisko. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania?

Panie Ministrze, zaraz pana poproszę, ale może jeszcze jedna sprawa. Mówimy tu o preferencjach celnych, ale często przychodzą do nas również sprawy dotyczące ceł związanych z dumpingiem i antydumpingiem. To są dwa instrumenty. Jak one się do siebie mają? Z jednej strony preferencje, a z drugiej strony te same państwa pojawiają się przy okazji mowy o dumpingu.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki**

**Marcin Korolec:**

Zacząłbym od odpowiedzi na pierwsze pytanie pana senatora Wyrowińskiego dotyczące listy krajów, które są objęte tym systemem. Rzeczywiście, można by mieć pewne wątpliwości, czy na przykład Federacja Rosyjska albo te bogate kraje arabskie, które pan wymieniał, powinny znaleźć się na tej liście. Obecnie obowiązująca lista powstała w 2005 r. i za podstawę do jej stworzenia została przyjęta klasyfikacja Banku Światowego. Znalazły się tu kraje, które przez trzy kolejne lata nie wykazywały wysokiego dochodu. Tak Bank Światowy zakwalifikował wtedy te państwa. Oczywiście, można mieć pewne wątpliwości, czy kształt tej listy jest we wszystkich punktach do końca uzasadniony, ale wtedy przyjęto taką zasadę i w tej chwili nie jest to przedmiotem dyskusji.

Jeśli chodzi o szczegółowe zapisy dotyczące importu cukru na teren Wspólnoty, to chcę powiedzieć, że poruszamy się tu w bardzo delikatnej sferze. Mianowicie Unia



Europejska przegrała panel przed WTO dotyczący zasad importu cukru i wszelkie, skądinąd uzasadnione, ograniczenia importu cukru, zwłaszcza z naszego punktu widzenia, bo my jesteśmy jednym z głównych producentów cukru w Unii Europejskiej, muszą być bardzo wyważone, aby nie narażać się na dodatkowe przegrane paneli przed WTO. Margines manewru, jaki tu pozostaje Unii, jest stosunkowo wąski.

Kolejne pytanie, tym razem pana przewodniczącego, czyli kwestia preferencji i versus – postępowań antydumpingowych ze strony Unii Europejskiej, wszczynanych przez Komisję Europejską. Chciałbym powiedzieć, że rzeczywiście lista krajów, których dotyczy dumping, w bardzo dużym stopniu pokrywa się z listą państw objętych szczególnymi preferencjami. Mnie to specjalnie nie dziwi w tym sensie, że są to państwa, które są, powiedziałbym, na dorobku. Często dotyczy to przedsiębiorstw, wspomaganych w pewnym sensie przez administracje tamtych państw, które niejednokrotnie stosują nieuczciwe praktyki i zaniżanie ceł właśnie z tego powodu, że są to państwa na dorobku.

Dobrze, że mamy system ochrony celnej i system analizowania importu z tych krajów. Dobrze też, że komisarz Mandelson w końcu zrezygnował ze swojej idei reformy środków ochrony, czyli środków postępowań antydumpingowych, i ogłosił tę decyzję chyba na początku stycznia tego roku. Dzięki temu mamy instrument ochrony przed nieuczciwymi praktykami. Można zadać pytanie o to, że my im udzielamy preferencji, a oni stosują nieuczciwe praktyki, do tego bardzo często wspierane przez administracje tamtych państw, mamy jednak pewne instrumenty ochronne. Nie chcę powiedzieć, że chciałbym zrozumieć tamte zachowania, ale wynika to z momentu rozwojowego i z poziomu zamożności, jakie reprezentują te przedsiębiorstwa i państwa. Ten system ochrony jest niezwykle ważny i dobrze, że Komisja podjęła decyzję o tym, że nie będzie forsowała tego niedobrego pomysłu osłabienia systemu ochrony rynku.

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo za te wyjaśnienia.

Czy są inne pytania, może jakieś uwagi? Nie ma.

Z tego, co rozumiem, wniosek pana senatora jest taki, żeby komisja pozytywnie zaopiniowała projekt rozporządzenia wraz ze wszystkimi uwagami. Pan minister wyjaśnił, skąd się wzięła ta klasyfikacja, dlaczego te państwa znalazły się na liście, chociaż faktem jest, że budzi to nie tylko delikatne, ale czasem nawet spore wątpliwości. Niemniej jednak jakiś klucz został przyjęty.

Czy są inne propozycje wniosku końcowego komisji?

(*Senator Jan Wyrowiński*: Pytanie pozostaje.)

Tak, pytanie pozostaje, oczywiście.

Jeśli nie ma, to przyjmujemy pozytywną opinię komisji.

Dziękuję bardzo. Zamykam ten punkt.

Dziękuję panu ministrowi również za wyjaśnienia w sprawie pana premiera Pawlaka, bo też prosił nas o usprawiedliwienie i przyjęliśmy to tak, jak zaproponował pan minister.

Przechodzimy do omawiania kolejnych punktów. Mam propozycję, żebyśmy zaczęli od punktów piątego i szóstego, dlatego że nie ma jeszcze senatora Stanisława Iwana, który jest sprawozdawcą.

Mam pytanie, czy można te punkty połączyć, czy nie bardzo.

(*Głos z sali: Można, można.*)

Wobec tego proponowałbym, jeżeli pan minister Andrzej Panasiuk pozwoli, abysmy procedowali nad nimi łącznie.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Panasiuk: Oczywiście, Panie Przewodniczący, tak, tak.*)

Tak, w takim razie będziemy procedowali łącznie.

Przed nami punkt piąty. Jest to zmieniony wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w transporcie drogowym. W punkcie szóstym mamy wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności.

Bardzo proszę, Panie Ministrze, o krótkie przedstawienie tych projektów.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Andrzej Panasiuk:**

Dziękuję bardzo.

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Otóż, jeśli chodzi o punkt piąty, to jest to stanowisko rządu do propozycji zmian dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w transporcie drogowym. Generalnie ideą tych zmian, ich celem jest promowanie wprowadzania na rynek czystych, efektywnych energetycznie pojazdów, tak aby poprawić efektywność energetyczną transportu poprzez redukcję zużycia paliwa, ochronę klimatu poprzez redukcję emisji dwutlenku węgla i poprawić jakość powietrza poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń.

Ta propozycja zmian do dyrektywy została stworzona na podstawie już istniejących dokumentów, chociażby białej księgi na temat europejskiej polityki transportowej, komunikatu Komisji Europejskiej na temat zrównoważonej mobilności czy zielonej księgi na temat efektywności energetycznej. Generalnie można powiedzieć, że te propozycje zmian do dyrektywy wynikają z już istniejących dokumentów, komunikatów czy odpowiednich ksiąg w tym zakresie.

Stanowisko rządu jest następujące. Rząd popiera propozycje zmian do dyrektywy w sprawie promocji czystych i efektywnych energetycznie pojazdów, to pierwsza sprawa. Rząd popiera również sposoby, projekcje tego, w jaki sposób to osiągnąć. Szczególny nacisk zostaje tu położony na wprowadzenie polityki zielonych zamówień, jest to zwiększony nacisk na zakup, chociażby przez administrację publiczną, pojazdów, które spełniają normy przewidziane w tej dyrektywie, cele tejże dyrektywy. Bardzo dobrze wpisuje się to w politykę Komisji Europejskiej zazielenienia, tak to nazwę, zamówień publicznych, a jednocześnie kładzie się tu nacisk na innowacyjność, na rozwój nowych technologii w zakresie transportowym. W tej sytuacji jeszcze raz prosiłbym o przyjęcie stanowiska rządu w tym zakresie.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Z tego, co rozumiem, mówił pan o projekcie ujętym w punkcie piątym, tak?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Panasiuk*: Tak, punkt piąty, dokument oznaczony COM (2007) 817.)

(*Senator Tadeusz Gruszka*: Panie Przewodniczący, może jednak na gorąco byśmy komentowali, bo wydaje mi się...)

Tak, dobrze.

Proszę bardzo, pan senator Tadeusz Gruszka.

**Senator Tadeusz Gruszka:**

Wydaje się, że te sprawy są zbieżne, jeśli chodzi o temat, ale dotyczą jednak różnych dziedzin i sposobów rozwiązywania problemów.

(*Przewodniczący Edmund Wittbrodt*: Wobec tego będziemy po kolei omawiać. Bardzo proszę.)

Tak, lepiej jednak oddzielnie, w trakcie wypowiedzi pana ministra nasunęło mi się, że tak będzie lepiej.

Powiem może w ten sposób. Na początku, powiedzmy, podczas pierwszego czytania wzburzyła mnie ta dyrektywa. Zapytałem siebie, w jaki sposób chcemy tu ograniczyć konkurencję. Podczas, nazwijmy to, drugiego czytania dostrzegłem istotę tego działania, to, że chcemy promować takie działania administracji publicznej, które będą niejako kołem zamachowym nowych technologii. Co jest najważniejsze w tym działaniu? Ograniczenie emisji dwutlenku węgla. Przypomnę, że do 2020 r. mamy ograniczyć jego emisję o 20% w stosunku do 1990 r. To jest jedno z tych wymagań, które mielibyśmy okazję spełnić.

Ponadto wpisuje się to w wieloletni program promocji biopaliw. Chciałbym powiedzieć o tym, że obecnie jest program, w którym przewiduje się, że w latach 2009–2010 50% nowych pojazdów zakupionych przez administrację rządową ma być dostosowane do spalania biopaliw. W związku z tym mam pytanie, na jakim etapie są przygotowania strony rządowej, aby realizować te zadania. Ponadto przedstawiciel rządu nie wskazał, a jest to w tym wniosku zasygnalizowane, że ich użycie – ja cały czas będę mówił o biopaliwach – powinno być w odpowiedni sposób przeliczane w powiązaniu z CO<sub>2</sub>, bo przy produkcji tak zwanej materii zielonej zużywane jest CO<sub>2</sub>. Mam pytanie do strony rządowej, czy jest już jakaś konkretna propozycja, w jaki sposób można byłoby wpleść w te obliczenia ponoszenie kosztów związane z emisją CO<sub>2</sub>.

Są jeszcze inne sprawy, które chciałbym tu poruszyć. W ramach administracji jednego rządu działanie w ten sposób, aby wspomóc te ekologiczne działania, prawdopodobnie byłoby utrudnione. Przechodząc do zasad, które powinny obowiązywać w przypadku dyrektywy, chodzi o to, żeby zalecenia dyrektywy pomocniczości zostały tu spełnione, można powiedzieć, że na szczeblu lokalnym, tak jak wspominałem, trudno byłoby to zrealizować, więc trzeba by to wykonać w ramach Unii. Ponadto nie można zapominać o zasadzie proporcjonalności, bo w samej dyrektywie jest powiedziane, że działanie w kierunku promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów dla transportu publicznego jest zharmonizowane z metodą dotyczącą zamówień publicznych.

Tyle na temat dyrektywy. Chciałbym usłyszeć odpowiedzi na te dwa pytania. Dziękuję.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Czy są inne pytania albo uwagi? Nie ma.  
Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Andrzej Panasiuk:**

Teraz chciałbym odpowiedzieć na pierwsze pytanie pana senatora o to, na jakim etapie są prace, co się dzieje z zadaniami wynikającymi z wieloletniego programu promocji biopaliw lub innych paliw, przyjętego przez Radę Ministrów w 2007 r. Otóż, proszę państwa, obecnie jest to bardzo szeroko konsultowane, konsultowane są chociażby przesłanki i kryteria udzielania zamówień ekologicznych, również w transporcie. Odbywały się także konferencje poświęcone zazielenieniu zamówień publicznych prowadzone przez ministra gospodarki. Częściowo wpisuje się to oczywiście w sektor transportu. Z tego, co się orientuję, również prezes Urzędu Zamówień Publicznych prowadzi kampanię informacyjną na temat zazielenienia zamówień publicznych i innowacyjności zamówień publicznych. To wszystko wpisuje się w tę politykę Komisji Europejskiej. Przede wszystkim chodzi o to, żeby wzmocnić świadomość.

Program przyjęty przez Radę Ministrów ma oddziaływać bezpośrednio na administrację publiczną, zwiększyć świadomość administracji publicznej, jeśli chodzi o realizację zakupów, chociażby zamawianie taborów samochodowych do swoich jednostek. To jest podstawowy cel. Drugim etapem będzie zwiększenie świadomości całego społeczeństwa, a zaczynamy niejako od góry, od zakupów dokonywanych przez administrację publiczną. Jak wiadomo, segment zamówień publicznych zajmuje dominującą pozycję na rynku i najwięcej tego typu zakupów jest realizowanych w oparciu o zamówienia publiczne. Zatem stosowne dobranie odpowiednich kryteriów, środowiskowych kryteriów, chociażby związanych z emisją spalin, ma się przyczynić do osiągnięcia celu przewidzianego projektowaną dyrektywą.

Panie Senatorze, jeżeli chodzi o odpowiedź na drugie pytanie, to ja może oddam głos panu dyrektorowi, żeby szczegółowo powiedział o tej sprawie.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

**Radca Ministra w Ministerstwie Infrastruktury  
Andrzej Siemiński:**

Dzień dobry państwu.

Andrzej Siemiński, jestem radcą ministra w Ministerstwie Infrastruktury.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Generalnie projekt dyrektywy, kolejny już, bo był poprzedni, który w zasadzie upadł, ma na celu wykreowanie rynku dla pewnej kategorii pojazdów, które już są sprzedawane, ale po prostu brak wiedzy o pozytywnych elementach nie powoduje rozrastania się tego rynku, przez co cena jednostkowa, można powiedzieć, nie spada tak szybko, jak oczekiwano.

Jeżeli chodzi o pytanie pana senatora dotyczące aspektu biopaliwowego czy wplecenia tej korzyści z mniejszej emisji dwutlenku węgla w cykl życia tego środka

transportowego, to tak, rozważaliśmy sposób jej włączenia. Zresztą znajduje to również odzwierciedlenie w stanowisku rządu, bo ten element będzie wymagał niejako przepracowania. Mianowicie, formuła, która ma określać całkowity koszt pojazdu dla nabywcy, czyli koszt zakupu oraz koszty wynikające z jego eksploatacji związane ze zużyciem energii i z emisjami, ma komponent środkowy, który dotyczy zwalutowania czy skwantyfikowania walutowego emisji dwutlenku węgla. Stosowny fragment w propozycji tej dyrektywy pokazuje, jak wyliczyć ten komponent środkowy, czyli koszt emisji dwutlenku węgla z pojazdu. W tej chwili jest on dosyć płynny. Tak naprawdę nie ma określonej metody badawczej badania zużycia paliwa lub emisji CO<sub>2</sub> dla każdego ze wszystkich rodzajów pojazdów, które mogą stanowić przedmiot zamówienia publicznego. Taka metoda jest ustalona i stosowana w odniesieniu do lekkich pojazdów samochodowych, czyli pojazdów o masie referencyjnej do 2610 kg. Jednak to, co nas głównie interesuje i co jest w zasadzie przedmiotem zamówień publicznych, to ciężkie pojazdy samochodowe.

Pierwsza propozycja dyrektywy była nakierowana tylko na autobusy i pojazdy ciężkie, które są zakupywane w przetargach, to znaczy śmieciarki, zamiatarki itd. Ona w ogóle nie dotyczyła lekkich pojazdów samochodowych. Tymczasem tylko lekkie pojazdy samochodowe są badane pod względem emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa cało-pojazdowo, to znaczy w ten sposób, że można powiedzieć, że pojazd w teście badawczym zużył tyle paliwa, taki ma wskaźnik, taką emisję dwutlenku węgla. W przypadku pojazdów ciężkich, ciężkich pojazdów samochodowych nie dokonuje się badania cało-pojazdowego, bada się tylko silnik. Wynika to ze specyfiki tych pojazdów. Ciężkie pojazdy różnią się od lekkich tym, że silnik pojazdu samochodowego lekkiego jest w zasadzie nierozdzielnie związany z typem całego pojazdu, zaś silniki do pojazdów ciężkich są wytwarzane i stosowane niezależnie w różnych rodzajach pojazdów. Ten sam silnik może być zastosowany w ciężarówce 3,5 t, długiej ciężarówce, w autobusie, może to być ten sam silnik. W związku z tym testy badawcze ograniczają się tylko do badania dwutlenku węgla i zużycia paliwa dla samego silnika. A od tego, jak i gdzie zostanie on zabudowany, będzie zależało zużycie przez cały pojazd i oczywiście związana z tym emisja CO<sub>2</sub>.

Konkludując, trzeba powiedzieć, że zapis w projekcie dyrektywy, mówiący o tym, jak skalkulować koszty emisji CO<sub>2</sub>, podaje, że jeżeli nie mam danych o emisji CO<sub>2</sub>, to je przyjmuję w różny sposób. Jest w tym przepisie pewna dowolność, mogę je przyjąć nawet w oparciu o informacje dostarczone na przykład przez producenta. Jeśli chodzi o uznane procedury testowe, to oczywiście nie ma takich dla celów urzędowych, ale laboratoria przyjmują różne procedury, ponieważ klient czasem pyta, ile pali oferowana ciężarówka.

Praca, która się rozpocznie w grupach roboczych Rady, gdy będą zgłaszane uwagi już nie do całej koncepcji, ale do poszczególnych rozwiązań, zapisów, do implementacji, która jest tutaj zawarta, będzie wymagała włączenia w ten drugi blok, w ten komponent wyliczenia kosztów emisji CO<sub>2</sub>, kosztów pomniejszych o emisję związaną z cyklem życia biopaliwa, która jest w miarę określona, czyli zostaje pochłonięta, można powiedzieć, wtedy kiedy surowiec rośnie na polu. Taka jest tu propozycja. Taka byłaby odpowiedź na to pytanie.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

*(Senator Tadeusz Gruszka: Mam jeszcze jedno pytanie techniczne.)*

Tak, proszę bardzo.

**Senator Tadeusz Gruszka:**

W dyrektywie jest mowa o tym, że dąży się do wydzielania CO<sub>2</sub> na poziomie 120 mg/km. Czy wiemy, jaki obecnie jest ten wskaźnik, jaką przyjmuje on wartość?

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Przepraszam, jeszcze pan senator Głowski.

Bardzo proszę.

**Senator Piotr Głowski:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja mam pytanie dotyczące skutków wprowadzenia tej dyrektywy chociażby dla samorządów. Należymy do grupy krajów, w których w większości przetargów decydującym miernikiem jest cena, większość samorządów jest biedna i decyduje się na produkt najtańszy. Tu mówimy o promocji ekologicznie czystych, energooszczędnych pojazdów, które są zaawansowane technologicznie, a więc z natury rzeczy drogie. Czy nie doprowadzi to do tego, że w znaczny sposób utrudnimy funkcjonowanie na przykład samorządom, bo podniesiemy koszty zakupu towarów? Druga, związana z tym sprawa. Czy istnieją w Polsce producenci, którzy będą w stanie spełniać te normy? Czy nie będzie tak, że wszystkie pojazdy produkowane w Polsce będą wyłączone z możliwości zakupu, bo nie będą spełniały tych norm?

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Pan minister Panasiuk, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Andrzej Panasiuk:**

Ja może pozwolę sobie ustosunkować się do ostatnich pytań pana senatora.

Otóż, proszę państwa, generalną zasadą realizacji zakupów w systemie zamówień publicznych nie jest, jak to się potocznie uważa, dokonanie zakupów jak najtańszych. Proszę zwrócić uwagę na to, zapisy tejże dyrektywy bardzo pięknie wkomponowują się w istotę udzielania zamówień publicznych, bo mówią: kochany samorządowcu – pan senator pytał o samorzady – proszę, zwróć uwagę na to, co faktycznie chcesz kupić, co faktycznie chcesz uzyskać, ponosząc określony wydatek. Jednocześnie nakazują: zwróć uwagę na to, aby ten zakup był energooszczędny, miał małą emisję spalin, był realizowany z udziałem surowców odnawialnych, ekologicznych. Jest to drogowskaz, rozwiązania tej dyrektywy są niejako drogowskazem do tego, jak samorzady mają się tym posługiwać. Proszę zwrócić uwagę na to, że nie zawsze zakup najtańszy w chwili wyboru oferty po dwóch, trzech latach eksploatacji okazuje się fak-

tycznie zakupem najtańszym, bowiem w pewnym momencie musimy uwzględnić koszty eksploatacji, koszty wymiany części itd.

Uważam, że dyrektywa daje zamawiającym możliwości elastycznego podejścia do realizacji zakupu środków transportowych. My nie rozstrzygniemy, nie rozwiążemy problemu być może pewnej niewiedzy sektora samorządowego, również rządowego, i wynikającej z tego może niedoskonałości prowadzonych postępowań przetargowych.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan senator Głowski, proszę.

**Senator Piotr Głowski:**

Jeszcze ad vocem. Oczywiście chyba wszyscy zgromadzeni na tej sali wiemy o tym i rozumiemy tę sytuację. Ja mówię o tym, że już dzisiejsza ustawa, której nie musimy zmieniać dyrektywą, daje takie możliwości, ale nikt z tego nie korzysta. Być może nie trzeba szukać rozwiązań aż w Brukseli, ale można to rozwiązywać lokalnie, chodzi o to, żeby rosła świadomość. To jedna sprawa. Sprawa druga. Na pewno bardzo trudno będzie przekonywać chociażby radnych do tego, że prezydent nie powinien jeździć zwykłym samochodem za 100 tysięcy, lecz na przykład priusem za 170 tysięcy, bo jest energooszczędny. Tu na pewno natrafimy na poważne niezrozumienie ze strony wielu osób. Być może jest to droga jakiejś edukacji, chociażby przez przepisy, być może tak to należy rozumieć.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Ja sądzę, że to nie wymaga odpowiedzi. Pewnie jest tak, że jakoś kosztuje, jednak trzeba to liczyć w szerszym kontekście, a wtedy kalkulacja może być zupełnie inna.

Z tego, co rozumiem, wniosek pana senatora jest taki, że komisja pozytywnie opiniuje projekt dyrektywy.

Czy są inne propozycje? Nie widzę.

W takim razie tak to przyjmujemy. Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, proszę od razu przejść do przedstawienia punktu szóstego.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Andrzej Panasiuk:**

W punkcie szóstym jest propozycja zmian do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów.

Celem przedstawionej propozycji jest przede wszystkim ustanowienie zharmonizowanych wymagań technicznych dla pojazdów silnikowych z uwagi na zapewnienie

funkcjonowania wspólnego rynku przy wysokim poziomie ochrony powietrza atmosferycznego. Te zmiany wpisują się w naszą dyskusję nad poprzednim projektem. Proponowane jest zastąpienie obowiązujących poziomów dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń z ciężkich pojazdów samochodowych i ich silników, nazywanych umownie Euro IV i Euro V, nowymi niższymi poziomami dopuszczalnymi Euro VI, dotyczącymi przede wszystkim emisji cząstek stałych i tlenków azotu.

Generalnie rząd popiera projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji pojazdów silnikowych i silników ze względu na emisję z ciężkich pojazdów samochodowych (Euro VI) i w sprawie dostępu do informacji dotyczących napraw i obsługi technicznej pojazdu. Uzasadnienie jest takie. Obecnie jakość powietrza, szczególnie na obszarach zurbanizowanych, znacznie się pogarsza i występuje realne zagrożenie dla zdrowia człowieka, występuje nadmierne stężenie pyłów, w tym cząstek stałych i ozonu. W związku z tym te normy muszą być bardziej, tak to nazwę, wyśrubowane. Dlatego prosiłbym o przyjęcie stanowiska rządu.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.  
Jeszcze raz pan senator Tadeusz Gruszka.

**Senator Tadeusz Gruszka:**

Ja bym prosił o wyjaśnienie. W jednym miejscu mamy w oznaczeniu Euro cyferki rzymskie, a w innym miejscu cyferki arabskie. Mnie się wydaje, że to jest tak, przynajmniej tak wnioskuję z tych dokumentów, że cyfrą arabską oznaczane są pojazdy lekkie, a rzymską – pojazdy ciężkie. W tym momencie mamy nieścisłość w tłumaczeniu rozporządzenia, bo tu jest cyfra arabska, a powinna być rzymska. To jest jedna uwaga.

Teraz druga moja uwaga i jednocześnie pytanie. Jest tu mowa o ułatwieniach dla naprawiających i obsługujących pojazdy dzięki udostępnieniu przez producentów pojazdów na internetowej platformie itd. informacji źródłowych na temat diagnostyki pokładowej pojazdów, ich naprawy i obsługi technicznej. Czy ta informacja będzie bezpłatna dla każdego, kto będzie się zajmował naprawą i obsługą?

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Panasiuk: Może poprosimy pana dyrektora.)*

Na zakończenie chciałbym jeszcze poinformować kolegów senatorów, że z analizy tekstu, który został zamieszczony w tym wniosku, wynika, że zasady pomocniczości i proporcjonalności są tu spełnione. Tak że na tym etapie proponuję przyjęcie, poparcie wniosku rządu. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.  
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Panasiuk: Ja może oddałbym głos panu dyrektorowi.)*

Proszę bardzo.



**Radca Ministra w Ministerstwie Infrastruktury  
Andrzej Siemiński:**

Dziękuję bardzo...

*(Brak nagrania)*

**Radca Ministra w Ministerstwie Infrastruktury  
Andrzej Siemiński:**

Rzeczywiście do pewnego momentu nawet w strukturach unijnych nie do końca istniało tu ujednolicenie, ale od pewnego czasu oznaczenia arabskie zwykło się odnosić do lekkich pojazdów samochodowych, a rzymskie – do ciężkich pojazdów samochodowych. Lekkie pojazdy samochodowe właściwie mają już uregulowane Euro 5, określone są i poziomy, i terminy. W przypadku ciężkich pojazdów samochodowych zdecydowano, że zacznie się zbliżać sposób badań homologacyjnych tych dwóch kategorii pojazdów drogowych. Dlatego wiele rozwiązań zaproponowanych w tym rozporządzeniu jest pochodną tego, o czym niedawno przez półtora roku dyskutowano w odniesieniu do Euro 5 dla lekkich pojazdów samochodowych. Jest to między innymi element dotyczący dostępu do informacji produkcyjnej, którą do tej pory producenci udostępniali jedynie autoryzowanym stacjom obsługi, informacji o elementach kalibracyjnych pokładowych systemów diagnostycznych w pojeździe, które w coraz większym stopniu diagnozują poprawność działania urządzeń kontrolujących emisję spalin czy poprawność ekologiczną funkcjonowania samochodu.

W sytuacji gdy koszt specjalistycznej usługi w postaci naprawy pojazdu przez stację autoryzowaną jest coraz większy, a jednocześnie możemy mówić o otwartości, o tym, że pojazdy mogą się znaleźć w różnych miejscach Europy, i przewoźnik, bo mówimy też o ciężkich pojazdach samochodowych, znajdzie się na terenie, na którym koszty usługi autoryzowanej są jeszcze wyższe niż w Polsce, troską było to, żeby nie spowodować, aby naprawa rozwiązania, które ma kontrolować ekologiczność pojazdu, nie została dokonana albo dokonana została nieprofesjonalnie, bo ktoś nie poniesie kosztów, na które go, powiedzmy, nie stać, a w związku z tym ucierpi środowisko. Taka była idea.

W związku z tym to bezpośrednio obowiązujące rozporządzenie zobowiązuje producentów do udostępniania wszystkim niejako kluczowej informacji w formacie ustalonym, tak jak dla pojazdów samochodowych. Ta platforma, która została tu zaproponowana przez Komisję Europejską, jest już tworzona ze względu na lekkie pojazdy samochodowe. Oczekuje się, że producenci będą dostarczać w tym samym formacie informacji tym, którzy serwisują pojazdy, którzy naprawiają pojazdy, którzy utrzymują pojazdy. Praktycznie każda osoba powinna mieć dostęp do fachowej informacji o tym, w jaki sposób utrzymywać pojazd w takiej kondycji, żeby jego ekologiczność była zachowana w okresie jego eksploatacji czy życia zawodowego środka transportu. Tej informacji nie będzie się udzielało niejako komercyjnie, po prostu będzie do niej swobodny dostęp. Jest to tworzone na wzór tego, co powstaje dla lekkich pojazdów samochodowych, czyli całej rodziny samochodów osobowych i lekkich ciężarówek, ciężarówek do określonej masy referencyjnej.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo za te wyjaśnienia.

Ja widzę, że to nie budzi wątpliwości, jeżeli chodzi o sam projekt. Wobec tego wniosek pana senatora jest taki, żeby komisja pozytywnie zaopiniowała projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Wobec tego tak to przyjmujemy.

Teraz przed nami punkt czwarty porządku obrad. Jest to wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywy 2002/21/WE, 2002/19/WE oraz 2002/20/WE.

Bardzo bym prosił pana ministra o krótkie przedstawienie tego projektu.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Andrzej Panasiuk:**

Szanowni Państwo!

Projekt stanowiska dotyczy, jak pan przewodniczący wspomniał, trzech zmian do trzech dyrektyw: ramowej, dostępowej oraz zezwoleniowej, w zakresie rynku telekomunikacyjnego. Generalnie jest on pokłosiem prowadzenia przeglądu ram regulacyjnych rynku telekomunikacyjnego przez Komisję Europejską. Tak jak pamiętamy, na jednym z poprzednich posiedzeń komisji była już jedna z propozycji Komisji Europejskiej w tym zakresie, a mianowicie propozycja dotycząca utworzenia urzędu komunikacji elektronicznej na poziomie Komisji Europejskiej, i zostało tu przyjęte stanowisko rządu, oczywiście stanowisko podważające potrzebę utworzenia takiego urzędu na poziomie Komisji Europejskiej. W tych dyrektywach znajdujemy komisyjne rozwinięcie wyniku przeglądu ram regulacyjnych, zmiany niektórych zapisów, niektórych przepisów dyrektyw.

Celem projektu jest w zasadzie ujednoczenie, uspoźnienie stosowania zasad obowiązujących w sektorze telekomunikacyjnym na terenie całej Unii Europejskiej. Generalnie zmiany w dyrektywach zmierzają do zwiększenia konkurencyjności rynku telekomunikacyjnego, stworzenia reguł prokonsumenckich, rozwoju rynku telekomunikacyjnego, a w szczególności, co jest bardzo istotne, umożliwienia zwiększania nakładów inwestycyjnych w rynku telekomunikacyjnym oraz położenia szczególnego nacisku na innowacyjność na rynku telekomunikacyjnym. Jest to niezmiernie ważne, wiemy, że zarówno sektor IT, jak i branża telekomunikacyjna rozwijają się niezwykle dynamicznie. Kolejnym celem proponowanych zmian jest uzyskanie postępu, jeśli chodzi o bardziej efektywne zarządzanie widmem częstotliwości.

Rząd polski wyraża przychylne stanowisko co do idei dokonywania zmian regulacyjnych na rynku telekomunikacyjnym, oczywiście z drobnymi zastrzeżeniami, chociażby do zmian przepisów, które wiążą się bezpośrednio z koncepcją utworzenia urzędu komunikacji elektronicznej na poziomie Komisji Europejskiej. Prosiłbym o przychylne ustosunkowanie się do naszego stanowiska.

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

To fakt, pan minister przypomniał nam, że nie tak dawno dyskutowaliśmy nad tymi wszystkimi kwestiami, więc są nam one znane.

Ja bym poprosił pana senatora Jana Wyrowińskiego o uwagi.

**Senator Jan Wyrowiński:**

Moja generalna uwaga jest taka, a wynika to częściowo z tego, co powiedział pan minister, że rząd zgadza się niejako z duchem zmian zaproponowanych w tych trzech dyrektywach, w dyrektywie regulacyjnej, w dyrektywie dostępowej i w dyrektywie w sprawie zezwoleń, ale nie zgadza się w kwestii formy. Wnioskuje tak z tego, że wśród czternastu poprawek, które zostały tu omówione, tylko trzy poprawki przyjmuje bez zastrzeżeń, wyraża na nie zgodę, zaś w stosunku do jedenastu formułuje mniejsze lub większe zastrzeżenia, wątpliwości czy wręcz uważa, że są one nie do przyjęcia. Wniosek z tego taki, że zdaniem rządu trzeba nad tym jeszcze popracować. Jesteśmy w takiej fazie, że można to zrobić. Jednocześnie z większością zastrzeżeń trudno się nie zgodzić, w związku z tym komisja, pozytywnie opiniując stanowisko rządu, winna to mieć na uwadze. Nie chciałbym teraz wchodzić w szczegóły, częściowo już nad tym dyskutowaliśmy, niemniej jednak chyba taki jest teraz stan rzeczy, prawda? Z tego bilansu, z opinii rządu w stosunku do poszczególnych zmian tak wynika. Tak jak powiedziałem, w sumie trzy poprawki zostały przyjęte bez zastrzeżeń, a jednaście z różnymi mniejszymi lub większymi zastrzeżeniami.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

To jest chyba trochę oczywiste, bo to jest początek prac, rozpatrujemy to w trybie art. 6, wobec tego zastrzeżenia czy uwagi mniej lub bardziej istotne można zgłaszać. Zobaczymy, co z tego wyniknie.

Czy są inne uwagi?

Z tego, co rozumiem, propozycja jest taka, aby komisja pozytywnie zaopiniowała projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady i pozytywnie ustosunkowała się do zastrzeżeń zgłaszanych przez rząd. Tak to rozumiem.

Czy są inne propozycje, może potrzeba szerszej dyskusji?

Ja przypominam, że niedawno o tym dyskutowaliśmy. Wygląda na to, że nie ma uwag. Dziękuję bardzo.

Wobec tego przyjmujemy tę propozycję. Jest to stanowisko komisji.

Dziękuję bardzo panu ministrowi i osobom towarzyszącym za udział w posiedzeniu komisji.

Proszę państwa, przed nami punkt dziewiąty, w którym mamy wnioski nierozpatrywane – propozycje prezydium. Są to dokumenty o numerach: COM (2008) 012, 004 i COM (2007) 858, 852, 848, 840 i 831 oraz sześć różnych propozycji rozporządzeń, dotyczących spraw antydumpingowych i antysubsydjnych. Gdyby były inne propozycje, gdyby ktoś chciał do tego wrócić, to możemy to zrobić na kolejnym posiedzeniu komisji.

Proszę państwa, ostatnia już sprawa. Do naszej komisji wpłynęło pismo, w którym Związek Pracodawców Przemysłu Utylizacyjnego informuje o konferencji organizowanej 13 i 14 marca „Bezpieczna żywność z Polski”, dotyczy to postępowania z ubocznymi produktami na terenie Unii Europejskiej itd. Gdyby ktoś był zainteresowany, to szczegóły znajdzie w sekretariacie komisji.

Czy są może jeszcze jakieś pytania, uwagi? Nie ma.

W takim razie wyczerpaliśmy porządek obrad. Na tym zamykam posiedzenie. Kolejne posiedzenie przewidujemy na 27 lutego. Tak, Pani Lidko? 27 lutego.

Dziękuję bardzo za udział w posiedzeniu.

Zamykam posiedzenie komisji.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 12 minut 30)*



Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851