



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(659)

48. posiedzenie
Komisji Spraw Unii Europejskiej
w dniu 21 stycznia 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE ustanawiającego kryteria i mechanizmy ustalania państwa członkowskiego odpowiedzialnego za rozpatrzenie wniosku o udzielenie ochrony międzynarodowej złożonego w jednym z państw członkowskich przez obywatela kraju trzeciego lub bezpaństwowca – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2008) 820.
2. Projekt rozporządzenia (WE) nr .../2008 Parlamentu Europejskiego i Rady UE zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2008) 847.
3. Wnioski nierozpatrywane – propozycje – sygnatury Komisji Europejskiej: COM (2008) 813, COM (2008) 838, COM (2008) 851, COM (2008) 858.
4. Informacja rządu na temat stanu bezpieczeństwa dostaw gazu do Polski i Unii Europejskiej w kontekście kryzysu rosyjsko-ukraińskiego.
5. Plan pracy komisji na pierwsze półrocze 2009 r.

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Witam wszystkich. Chciałbym przywitać szczególnie serdecznie naszych gości, może po kolei, tak jak mamy to na liście. Nie ma jeszcze pana ministra z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, ale ma przybyć. Witam panią Monikę Prus, panią dyrektor departamentu. Z Ministerstwa Infrastruktury przybyły do nas pani minister Anna Wypych-Namietko i pani Katarzyna Dargiel, która jest głównym specjalistą w Departamencie Polityki Transportowej i Spraw Międzynarodowych. Witam panie. Z Ministerstwa Gospodarki miło nam gościć panią minister Joannę Strzelec-Łobodzińską i panią Małgorzatę Szymańską z Departamentu Ropy i Gazu. Witam też naszego eurodeputowanego, pana posła Janusza Wojciechowskiego. Bardzo miło, Panie Pośle, że jest pan z nami.

Państwo macie porządek dzisiejszego posiedzenia, w którym jest pięć punktów. Czy są jakieś uwagi do takiego porządku obrad?

Tutaj była prośba pani minister Joanny Strzelec-Łobodzińskiej, aby punkt czwarty, dotyczący informacji rządu na temat stanu bezpieczeństwa dostaw gazu do Polski i Unii Europejskiej, rozpatrzyć jako pierwszy, dlatego że pani minister potem ma...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak.

Moja propozycja jest taka, żebyśmy przyjęli tę zmianę. Ja przeproszę też innych ministrów. Potem od razu zajęlibyśmy się chyba punktem drugim, bo była też prośba pana ministra z MSWiA, żeby opóźnić pracę nad punktem pierwszym, czyli właściwie dobrze się składa.

Czy są jakieś uwagi do takiej zmiany, jaką proponuję? Nie ma. Dziękuję.

Wobec tego przystępujemy do realizacji porządku obrad. Na początek informacja rządu na temat stanu bezpieczeństwa dostaw gazu do Polski i Unii Europejskiej w kontekście kryzysu rosyjsko-ukraińskiego. Wiemy, że dzisiaj sprawy wyglądają już nieco inaczej, ale chcielibyśmy bezpośrednio od pani minister usłyszeć, jak to jest i jak to w przyszłości będzie wyglądało.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Joanna Strzelec-Łobodzińska:**

Dzień dobry. Witam państwa.

Najpierw dobra informacja. Dzisiaj o godzinie 9.30 zaczął płynąć gaz przez przejście w Drozdowiczach. Zaczęto od niewielkich ilości. Według posiadanych in-

formacji dzisiaj powinno przepłynąć przez to przejście około 7 milionów Nm³ gazu. Dla zobrazowania, jaka to jest ilość, podam, że przed rozpoczęciem kryzysu dziennie przepływało około 12 milionów m³. Teraz będziemy powoli dochodzili do tych przedkryzysowych wielkości dostaw. To taka dobra informacja na początek.

A teraz informacja generalna. Jednym z najbardziej istotnych zadań postawionych przed Ministerstwem Gospodarki jest zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju. Wynika to z wielu dokumentów. Ażeby skutecznie kreować politykę bezpieczeństwa, nadzorować jej wykonanie, konieczne jest opracowanie kierunków działań administracji rządowej i spółek sektora gazowego. Już 6 stycznia 2006 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę zobowiązującą ministra właściwego do spraw gospodarki do podjęcia działań w celu przygotowania decyzji inwestycyjnych i handlowych dla dywersyfikacji dostaw gazu. O działaniach podejmowanych na tym polu poinformuję w dalszej części wypowiedzi, a na początku pozwolę sobie rozwinąć kwestię aktualnej sytuacji dostaw gazu na teren Rzeczypospolitej Polskiej.

Otóż Polska zużywa rocznie około 13,5 miliarda m³ gazu ziemnego wysokometanowego. Import z kierunku wschodniego wynosi około 9 miliardów m³, w tym z Rosji jest to około 6,5 miliarda, a z Uzbekistanu 2,3 miliarda. Te dostawy pokrywają łącznie 63% krajowego zużycia gazu. Pozostałe zużycie pokrywane jest małutkimi dostawami na podstawie kontraktu z Niemcami, a 1/3 zużywanego gazu pochodzi ze złóż krajowych.

Dostawy z Federacji Rosyjskiej realizowane są na podstawie długoterminowego porozumienia międzyrządowego, zwanego porozumieniem jamalskim, oraz kontraktu wykonawczego między PGNiG a Gazexportem, który zapewnia dostawy gazu do 2022 r. Dostawy gazu z Azji Środkowo-Wschodniej, to znaczy z Uzbekistanu i Turkmenistanu, realizowane są na podstawie kontraktu średnioterminowego, zawartego przez PGNiG z firmą RusUkrEnergo. Umowa ta obowiązuje do 1 stycznia 2010 r. z zawarowaną w kontrakcie możliwością, jeżeli żadna ze stron kontraktu nie wypowie, automatycznego jej przedłużenia do roku 2012.

Teraz parę słów na temat sytuacji kryzysowej. Do 1 stycznia nie zanotowano zmniejszenia ani ciśnienia, ani przepływu w punkcie wejścia Drozdowicze z Ukrainy. 2 stycznia zaobserwowano pewien spadek dostaw, zamiast 12 milionów czy 12,5 miliona Nm³ na dobę zaczęło płynąć tylko 8 milionów m³. W tym samym dniu Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo dokonało zmiany nominacji, dostosowując ją do zaistniałej sytuacji w taki sposób, że część dostaw, o jaką zmniejszono przepływ w Drozdowiczach, skierowano do innego punktu dostaw, do wejścia z Białorusi, wejścia Wysokoje, i aż do 5 stycznia w pełni kompensowało to ubytki z wejścia z Ukrainy. Ta stabilna sytuacja, tak jak mówię, trwała do 5 stycznia, kiedy to w godzinach wieczornych nastąpił dalszy spadek na wejściu z Ukrainy. Tym razem był on większy, wynosił 7 milionów Nm³ gazu na dobę. Zwiększyliśmy wtedy przepływy w Wysokoje do maksymalnego możliwego tam poziomu i tak jest to utrzymywane aż do dziś. Brakującą część zapotrzebowania zaczęto uzupełniać z magazynów podziemnych.

6 stycznia Rada Ministrów przyjęła rozporządzenie w sprawie wprowadzenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ograniczeń w poborze gazu dla niektórych odbiorców. Na mocy tego rozporządzenia od 7 stycznia do 15 lutego mogły zostać wprowadzone ograniczenia w poborze gazu ziemnego przez odbiorców. Z tego uprawnienia nie skorzystano. Cały czas obowiązywał pierwszy stopień zasilania w systemie gazo-

wym, który nie przewiduje ograniczeń w odbiorze. 7 stycznia Ukraina zawiadomiła stronę polską o całkowitym wstrzymaniu dostaw przez Drozdowicze, co w tym samym dniu nastąpiło. Ze względu na wzrost temperatur – tak się szczęśliwie złożyło – nie zanotowano dużego wzrostu zapotrzebowania odbiorców w stosunku do doby przed całkowitym wstrzymaniem. Sprzyjała nam aura. Wprawdzie ten pierwszy moment rozpoczęcia ograniczania dostaw zbiegł się akurat z ochłodzeniem, ale potem aura nam sprzyjała. PGNiG wprowadził ograniczenia handlowe dla Zakładów Azotowych Puławy i PKN Orlen. Aktualnie te ograniczenia nie obowiązują, zostały już zniesione.

Teraz o działaniach zewnętrznych. 9 stycznia odbyło się w Brukseli posiedzenie Grupy Koordynacyjnej do spraw Gazu, utworzonej na mocy zaleceń dyrektywy Rady 2004/67. Może słowo o tej grupie. Postanowienia dyrektywy zakładają, że zadaniem grupy jest badanie oraz – jeśli to konieczne – wsparcie państw członkowskich w koordynacji działań podjętych na poziomie krajowym w przypadku wystąpienia znacznego zakłócenia w dostawach gazu. Zadaniem grupy jest też regularne zbieranie informacji dotyczących bezpieczeństwa dostaw gazu oraz rozważanie kwestii związanych z uwarunkowaniami istotnych zakłóceń w dostawach. Obradom grupy przewodniczył przedstawiciel Dyrekcji Generalnej do spraw Transportu i Energii, który poinformował o bardzo trudnej sytuacji, jaka zaistniała po destabilizacji dostaw gazu do Unii Europejskiej. Dwanaście państw Unii Europejskiej importuje gaz przez Ukrainę. Praktycznie wszystkie w mniejszym lub większym stopniu zostały dotknięte sporem gazowym między Ukrainą a Rosją. Z państw Unii Europejskiej najgorszą sytuację zanotowano w Słowacji, w Bułgarii i na Węgrzech, z państw pozaunijnych – w Bośni i Hercegowinie, w Serbii i w Chorwacji. Najlepsza sytuacja była we Francji, we Włoszech i w Niemczech. Polska została zakwalifikowana do grupy państw, które kryzys dotknął w średnim stopniu.

Przedstawiony został plan utworzenia misji obserwatorów z Europy Zachodniej. W spotkaniu uczestniczył przedstawiciel Gazprom Eksport, który wskazał, że za kwestie tranzytowe jest odpowiedzialna Ukraina, co wynika z obowiązującego porozumienia o tranzycie gazu. Udział w posiedzeniu wziął również wiceminister do spraw paliw i energetyki Ukrainy, pan Pavlusha, który powiadomił, że Ukraina respektowała wszystkie zobowiązania tranzytowe, i zapewnił, że sprawy tranzytu były objęte należytą starannością.

W trakcie posiedzenia delegacja polska przedstawiła informację o przebiegu kryzysu i wystąpiła z określonymi postulatami. Ja pozwolę sobie te postulaty przedstawić. Jeden z nich dotyczył przyspieszenia prac nad zmianami dyrektywy o bezpieczeństwie dostaw gazu. Te zmiany były przewidziane na rok 2010, a nasz postulat proponował zajęcie się tym już w roku 2009. Drugi postulat dotyczył informacji o politycznych ustaleniach w ramach Grupy Wyszehradzkiej i późniejszych wspólnych propozycjach. Kolejne to: postulat nowych mechanizmów kryzysowych i nowej definicji wskaźnika kryzowego, postulat wypracowania wspólnego stanowiska wobec Gazpromu o zniesienie zakazu reeksportu w długoterminowych kontraktach na dostawy gazu i postulat rozwoju projektów dywersyfikacyjnych.

12 stycznia odbyło się posiedzenie Rady do spraw Energii z udziałem wiceprezesa Rady Ministrów, pana ministra gospodarki Waldemara Pawlaka. Delegacja Polski przedstawiła, jak na ten dzień, czyli 12 stycznia, wygląda sytuacja dostaw, a także zgodnie z instrukcją odniosła się do następujących kwestii: urealnienia wskaźnika kryzowego, o co wnosiliśmy poprzednio; propozycji proporcjonalnego i powszechnego tworzenia strategicznych zapasów gazu; opracowania szczegółowego mechanizmu, umożliwiającego

wzajemne interwencyjne dostawy gazu w sytuacjach kryzysowych w duchu solidarności europejskiej; przyjęcia na poziomie Unii Europejskiej strategicznego celu dywersyfikacyjnego, zakładającego, że w 2020 r. dostawy ropy naftowej i paliw gazowych do Unii Europejskiej z jednego kierunku nie będą przekraczać 30% konsumpcji. Z ogólnego celu dywersyfikacyjnego należy wywieść, że przy pełnym zaangażowaniu państw członkowskich byłyby zróżnicowane ogólne cele krajowe. Kolejny nasz wniosek dotyczył konieczności rozbudowania infrastruktury wzmacniającej bezpieczeństwo dostaw do Unii Europejskiej, dywersyfikacji źródeł i dróg transportu, zwiększenia pojemności magazynowej, budowy interkonektorów i terminali LNG. Polska zaapelowała również do Komisji Europejskiej o podjęcie działań mających na celu ratyfikowanie przez Rosję traktatu dotyczącego karty europejskiej oraz uzgodnienie i podpisanie przez nią protokołu tranzytowego. Podkreśliliśmy również, że wartość kontraktów długoterminowych w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego w Europie zależy od ich konstrukcji prawnej. W szczególności wydaje się, że nie powinny one zawierać klauzuli zakazu reeksportu, gdyż ogranicza to możliwość elastycznego działania w sytuacjach kryzysowych.

Powoli zbliżamy się do końca. 19 stycznia odbyło się ponowne nadzwyczajne spotkanie grupy koordynacyjnej. Dyrektor generalny DG Tren przekazał informację, że odbyła się pierwsza rotacja ekspertów. Spór bilateralny nadal nie został rozwiązany, w dalszym ciągu kwestia ceny eksportu gazu do Ukrainy pozostawała elementem spornym. Komisja była powściągliwa w ocenie, kiedy możliwe jest wznowienie dostaw gazu. 20 stycznia przewodniczący Barroso w swoim komunikacie poinformował, że dostawy gazu zostały wznowione. I rzeczywiście, tak jak powiedziałam, dzisiaj odczuliśmy to już w punkcie odbiorczym w Drozdowiczach. To tyle w skrócie. Teraz może pytania. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo pani minister za te informacje.

Szczęśliwie tak się stało, że właściwie już ten etap kryzysu mamy za sobą. Oczywiście z tego będą pewnie wynikały jakieś wnioski na przyszłość. My myśleliśmy, była nawet taka propozycja ze strony komisji, żeby zorganizować posiedzenie seminaryjne, szersze, obejmujące nie tylko informację, ale dotyczące w ogóle wspólnej polityki energetycznej Unii Europejskiej, a to byłby jeden z jej elementów. Niezależnie od tego chcieliśmy otrzymać informację od pani minister, niejako z pierwszej ręki, na temat tego, co się ostatnio wydarzyło.

Czy są pytania do pani minister?

Proszę bardzo, pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Pani Minister!

W swej wypowiedzi wspomniała pani o rozmowach w trakcie prac Rady nad wypracowaniem stanowiska wobec Gazpromu. Czy to stanowisko zostało wypracowane?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Joanna Strzelec-Łobodzińska:**

Nie, jeszcze nie.

Senator Tadeusz Gruszka:

To już mamy odpowiedź. Czy w takim razie planuje się wypracować takie stanowisko w przyszłości, czy też poprzestajemy na informacjach, które zostały przekazane, że były próby, ale skoro to się dobrze skończyło, to pozostawiamy temat nieruszony? Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Może pobieramy pytania.

Pani Minister, ja mam takie pytanie. Mówiła pani o magazynach. My pewnie nie mamy zbyt wielkich możliwości w Polsce...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Joanna Strzelec-Łobodzińska: Właśnie mamy.)

...a jeżeli mamy, to bardzo bym prosił o informację na ten temat. Okazało się na przykład, że Ukraina ma tak wielkie magazyny, że pewnie nawet dłuższy kryzys niż ten, który nastąpił, nie przeszkodziłby w jej funkcjonowaniu, bo Ukraina w tym samym czasie eksportowała czy przekazywała zapasy swojego gazu gdzieś dalej. Jak wygląda kwestia tych niezbędnych magazynów, jakie to są wielkości, jak to wygląda?

Druga sprawa. Czy my dzisiaj wiemy, co tak naprawdę było przyczyną tego, że gaz do nas nie płynął? Mówimy, że chyba obie strony trochę zawiniły, czyli spór pomiędzy Ukrainą i Rosją spowodował, że trochę tu, trochę tu. Jak to się rozkłada? Wy czytaliśmy w prasie, że ostatecznie pani Julia Tymoszenko dogadała się z Putinem, podpisano porozumienie i to właściwie załatwiło wszystkie spory, bez względu na to, czy Unia, czy ktokolwiek inny by w to nie wchodził, to oni dogadali się bezpośrednio. Zresztą jest to podkreślone, że odbyło się to bez udziału pośredników, bo z tymi pośrednikami to każdy ma jeszcze jakieś swoje interesy, a ci pośrednicy często są wątpliwej reputacji itd. Co pani minister myśli na ten temat?

Proszę bardzo, pan eurodeputowany Janusz Wojciechowski.

Posel do Parlamentu Europejskiego Janusz Wojciechowski:

Ja mam takie pytanie. Pani Minister, wspominała pani o ponad 2 miliardach gazu z Uzbekistanu, który do nas płynie. A z Kazachstanu też coś płynie?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Joanna Strzelec-Łobodzińska: Nie, z Kazachstanu do nas nie płynie.)

Nic nie ma. A czy w ogóle są prowadzone jakieś rozmowy, są podejmowane jakieś starania, żeby z Kazachstanem nawiązać stosunki w tej mierze i zorganizować jakiś import?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Joanna Strzelec-Łobodzińska:**

Kazachstan uczestniczy tylko w rozmowach bardzo przyszłościowych, bo ewentualna ropa kazachska mogłaby płynąć przez rurociąg Odessa–Brody, gdyby ten rurociąg został w końcu wybudowany czy też został dobudowany odpowiedni jego fragment. Aktualnie nie mamy żadnego kontraktu z Kazachstanem.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Proszę od razu odpowiedzieć na te pytania, które już się pojawiły.
Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Joanna Strzelec-Łobodzińska:**

Dobrze, to teraz po kolei odniosę się do wszystkich pytań. Zaczę może od pojemności magazynowych. Posiadamy magazyny w Swarzowie, w Brzeźnicy, w Strachocinie, w Husowie, w Wierzchowicach i w Mogilnie. Obowiązkowe państwowe zapasy strategiczne wynoszą 295 milionów Nm³ gazu. One cały czas były, nie zostały one naruszone. Łączne zapasy na dzień dzisiejszy to 1 miliard 200 milionów Nm³ gazu, są to zapasy handlowe PGNiG. Aktualny stan wypełnienia magazynów to ponad 70%, przy tym uzyskaliśmy dzisiaj informację, że już zaczęto uzupełniać pojemność magazynową.

Generalnie Polska, tak jak mówiłam, została zakwalifikowana do państw średnio dotkniętych kryzysem dostaw gazu między innymi ze względu na to, że mamy nie tylko jedno wejście przez Ukrainę, jest to zdywersyfikowane i mogliśmy skorzystać, w dużej mierze zastąpić te ubytki przez wejście z Białorusi. Troszeczkę więcej odbieraliśmy również z rurociągu jamalskiego. Nie były to duże ilości, ale w uzgodnieniu z Federacją Rosyjską o te małe ilości zwiększono również odbiór z rurociągu jamalskiego. Jest to pewna dywersyfikacja, wprawdzie z jednego kierunku, ale powiedzmy...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak.

A jeśli chodzi o system magazynowy, to aktualnie jest to jeden z priorytetów. Im więcej będziemy mieli magazynów, tym oczywiście będzie bezpieczniej, ale – tak jak powiedziałam – aktualny poziom też nie został praktycznie bardziej naruszony niż to wynika z sezonowych zmian w tym zakresie. Jeśli zimą spadają temperatury, to i pobór z tych magazynów jest większy i mniej więcej taki pobór miał miejsce w trakcie kryzysu. Nie zmienia to faktu, że kwestia rozbudowy magazynów jest kwestią priorytetową. Zadania związane ze zwiększaniem pojemności magazynowych są objęte programem wsparcia ze środków Unii Europejskiej.

Następne pytanie dotyczyło wspólnego stanowiska wobec Gazpromu. Ja już na nie odpowiedziałam. Takie stanowisko nie zostało wypracowane.

Jeśli chodzi o przyczyny, to były to przyczyny handlowe. Głównym przedmiotem sporu była kwestia cen stosowanych w handlu pomiędzy Rosją a Ukrainą, a wcześniej poziom zadłużenia z kontraktów handlowych i kwestia odsetek. Tu ponieważ...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, jeśli dwie strony się nie... W tej chwili zawarto pewne wstępne porozumienie – zobaczymy, jak długo będzie ono obowiązywało – co do wskaźnikowego ustalania cen bazowych w kontaktach handlowych między Rosją a Ukrainą. Te ceny, nie wchodząc już w szczegóły i nie analizując ich poziomu, zdecydowanie odbiegały od cen rynkowych dla Unii Europejskiej. Zresztą w trakcie konfliktu wskazywano również na to, że Ukraina kupowała gaz po cenach, nazwijmy to, preferencyjnych, a dokonywała obrotu już po cenach europejskich.

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Europejskich.)

Tak, europejskich.

Potem kwestią sporną była jeszcze kwestia tak zwanego gazu technicznego, tego, kto ma ponosić koszty związane z tymi ilościami, które są konieczne dla zapewnienia właściwego przepływu w rurociągach. Oczywiście każda ze stron wskazywała na tę drugą. Obecnie zostaliśmy poinformowani, że zawarto porozumienie określające podstawy ciekwartalnych weryfikacji cen w kontrakcie ukraińsko-rosyjskim na podstawie cen sprzed pół roku w obrocie, można powiedzieć, rynkowym. Tak to mniej więcej wygląda.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Było jeszcze pytanie senatora Gruszki. Tak?
Proszę bardzo.

Senator Tadeusz Gruszka:

Powiedzmy, że była to odpowiedź, która mnie zadowala, jeśli chodzi o ten etap rozwiązań przyjętych między Ukrainą a Rosją, myślę o niewtrącaniu się, można powiedzieć, w tym momencie w sprawy wewnętrzne między tymi dwoma państwami.

Miałbym pytanie uzupełniające w stosunku do tego, które zadał pan przewodniczący. Chciałbym zapytać, o ile w ramach tego programu zwiększymy naszą pojemność magazynową. Pytam o to także w kontekście tego, co mówił pan wicepremier Pawlak, że nasz zapas jest na trzydzieści dni. O ile zwiększymy ten zapas? To by było jedno pytanie.

I drugie pytanie. Czy może pani potwierdzić wiadomość, którą w tym tygodniu gdzieś usłyszałem, że Polska może być Kuwejtem gazowym? Czy mamy zbadane źródła własne, czy mamy takie możliwości wydobycia gazu, żeby może nie mówić o Kuwejcie, ale o samodzielnym wypełnieniu tej luki, która ujawnia się w trakcie pewnych konfliktów? Dziękuję.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Joanna Strzelec-Łobodzińska: Ja może...)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Pani Minister, przepraszam, jeszcze pan senator Gorczyca ma pytanie.
Proszę.

Senator Stanisław Gorczyca:

Pani Minister, ja mam takie pytanie. Teraz jest czas na refleksję po tym, co się stało. Przyczyny tego były oczywiście handlowe, ja powiedziałbym, idąc trochę dalej, że handlowo-polityczne. Gdybyśmy tak to określili, to chyba trafilibyśmy w dziesiątkę.

Jest sprawą oczywistą, że te ceny dla Ukrainy będą takie, jak dla innych krajów Unii Europejskiej.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. Docelowo, tak to się pewnie potoczy.

Uratował nas gazociąg, który biegnie przez Białoruś, my o tym wiemy, chciałbym jednak powiedzieć, że Białoruś jest w bardzo podobnej sytuacji. Czy państwo ma-

cie ocenę tego, na ile sytuacja na Białorusi jest dzisiaj stabilna? Pytam, ponieważ wydaje mi się, że sytuacja tych krajów jest bardzo podobna, są to kraje byłego Związku Radzieckiego, Białoruś oraz Ukraina są mniej więcej w takiej samej sytuacji. Czy Białoruś jest bardziej stabilna w świetle umów zawartych między Białorusią a Rosją? Pewnie macie państwo wiedzę na temat tych umów.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Pani Minister, powiem może jeszcze o takiej sprawie. Mnie się wydaje, że z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego Unii jako całości ważne są dwa elementy. Jeden to dywersyfikacja źródeł, a drugi to cała infrastruktura, która pozwala przesyłać gaz z dowolnego miejsca w dowolne miejsce, sieć przesyłowa. Wtedy wszystko jedno, skąd pochodzi gaz wprowadzany do tego systemu. Jeśli chodzi o infrastrukturę, to pewnie trzeba by było myśleć o tym w wymiarze unijnym. To jest jedna sprawa.

Sprawa druga. Komisja zapowiadała, że państwa unijne będą mogły dochodzić roszczeń finansowych. Putin mówił, że jest 1 miliard 200 milionów dolarów strat. Ktoś to stracił. Oczywiście stracił ten, kto sprzedaje, ale i inni ponieśli straty w państwach unijnych. Czy w tej sprawie będzie możliwość dochodzenia roszczeń?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Joanna Strzelec-Łobodzińska:**

Trzeba tu dokonać dokładnej analizy prawnej. To jest ta część dostaw, która jest realizowana na podstawie kontraktu handlowego PGNiG. Domyślam się, że prawnicy już nad tym pracują.

Teraz może po kolei. Aktualna pojemność naszych magazynów to jest 1,6 miliarda m³. W wyniku tych prac, które są w tej chwili intensyfikowane, chcielibyśmy osiągnąć poziom 2 miliardów 800 milionów m³. Jeżeli wszystkie projekty, i te objęte pomocą, i te realizowane z własnych środków, zostaną zrealizowane, to osiągniemy właśnie taki poziom. Jeśli chodzi o zapasy państwowe strategiczne, to zgodnie z przepisami mają one stanowić tylko jedenastodniową rezerwę, ale – tak jak mówię – utrzymywane zapasy handlowe PGNiG wystarczą na ponad trzydzieści dni.

Jeśli chodzi o to, żeby Polska była Kuwejtem, to bardzo bym sobie tego życzyła. Mamy z PGNiG informację o przeznaczaniu rocznie około 700 milionów zł na prace poszukiwawcze. Mniej więcej tyle środków przeznaczono na to w roku ubiegłym, tyle jest zaplanowane na rok bieżący i na kolejne dwa lata. 650 milionów przeznaczonych jest na prace eksploatacyjne. Gdybyśmy tworzyli ranking działań w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa dostaw gazu, to bezwzględnie na pierwszym miejscu byłoby zwiększenie wydobycia krajowego. Gdyby udało się je zwiększyć z 30% do ponad 40% czy nawet 50%, to byłby to sukces. Na razie nie mamy na tyle dobrych informacji, które uzasadniałyby twierdzenie, że Polska może być Kuwejtem Europy. Jeżeli osiągniemy takie wyniki, to się tym pochwalimy.

Jakie było kolejne pytanie? Aha, dotyczyło Białorusi, kontraktu z Białorusią. Przewodniczący, kierunek dostawy na Wysokoje nastąpiło na skutek bezpośrednich ustaleń pomiędzy PGNiG a dostawcą. W kontrakcie są pewne elastyczne zapisy, pozwalające na dość elastyczne reagowanie, ale cały czas jest to ten sam kontrakt, czyli źródło jest to samo, tylko tranzyt następuje przez inny kraj.

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: ...jest Białoruś...)

Trzeba powiedzieć, że Gazprom ma właściwie wszędzie, bo również strona realizująca kontrakt tranzytowy przez Ukrainę jest podmiotem z większościowym udziałem Gazprom Ekspert.

(*Głos z sali: A jeżeli chodzi o sieci, chciałbym zapytać...*)

Część tego sporu dotyczyła tego, na ile dopuszczalna jest ingerencja państwa dostarczającego gaz w sieć przesyłową państwa tranzytującego. Stąd wyniknęły te kwestie z ekspertami, zabieganie o to, żeby była odpowiednia liczba ekspertów reprezentujących tak Rosję, jak i Ukrainę, identyfikowana była również obawa Ukrainy przed nadmierną ingerencją Gazpromu czy też Rosji w ich sieć tranzytową.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo. Bieżące informacje z pierwszej ręki już mamy i za to chciałbym pani minister podziękować.

Tak jak wcześniej powiedziałem, pojawiła się propozycja, żebyśmy na posiedzeniu naszej komisji w takim bardziej otwartym gronie, w formie seminaryjnej przedyskutowali w ogóle sprawy wspólnej polityki energetycznej Unii Europejskiej. Myślę, że wtedy będziemy mieli okazję z panią minister dłużej i szerzej porozmawiać.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Joanna Strzelec-Lobodzińska:**

My z chęcią przygotujemy prezentację multimedialną, pokażemy, gdzie i ile gazu wpływa, a ile może wpływać.

Aha, było jeszcze pytanie o kierunki dywersyfikacyjne. Aktualnie trwają intensywne prace nad pewnymi połączeniami, nad rozszerzeniem połączenia z Niemcami, bo stamtąd też trochę gazu do nas płynie – to jest gaz rosyjski, ale kupowany od innego dostawcy – i na południu, w Cieszynie z Czechami.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Mnie się wydaje, że im więcej wejść, tym lepiej.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Joanna Strzelec-Lobodzińska:*

Tak, tak, bezpieczniej.)

To jest niejako niezależne...

(*Senator Stanisław Iwan: Panie Przewodniczący, czy ja mógłbym zadać jedno pytanie?*)

Ostatnie, krótkie, bo już jesteśmy właściwie po dyskusji.

Proszę.

Senator Stanisław Iwan:

Przepraszam za spóźnienie.

Pani Minister, są kontrowersje. Lewica, zresztą także pan Gudzowaty, bardzo lansuje połączenie w okolicach Bernau na północy. Jednocześnie są podawane argumenty mówiące o tym, że nie jest to korzystne, jeżeli chodzi o nasz interes polityczny i gospodarczy. Czy pani minister byłaby uprzejma powiedzieć parę zdań na ten temat?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki
Joanna Strzelec-Łobodzińska:**

Z tego, co wiemy – oczywiście dobrze by było, aby PGNiG przedstawiło swoje programy z tym związane – PGNiG jest zainteresowane zbudowaniem połączenia mniej więcej w tym samym miejscu. Jest kwestia tego, czy akurat z udziałem spółki pana Gudzowatego. Z punktu widzenia bezpieczeństwa jest to interesujące z tego względu, że w przyszłości przez to połączenie można by dostarczać gaz z Norwegii.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Jasne. Dziękuję bardzo.

Ja myślę, że my do tego tematu wrócimy.

A teraz dziękuję pani minister, dziękuję również pani za udział w posiedzeniu naszej komisji.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Joanna Strzelec-Łobodzińska: Dziękujemy bardzo.)

Proszę państwa, zamykamy ten punkt.

Przechodzimy do omówienia punktu drugiego, oczekując oczywiście na pana ministra z MSWiA. W punkcie drugim naszego porządku mamy projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie nr 1692/2006 ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielenia wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko.

Resortem wiodącym jest Ministerstwo Infrastruktury, a rozpatrujemy to w trybie art. 6. Bardzo proszę panią minister o krótkie przedstawienie projektu rozporządzenia.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Anna Wypych-Namiotko:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Program „Marco Polo” został opracowany dla beneficjentów, przedsiębiorstw prywatnych zajmujących się transportem. Ten program ma stanowić bezpośrednią pomoc Komisji Europejskiej przedsiębiorstwom transportowym, spełniającym jednocześnie warunki polityki transportowej, polityki energetycznej, ekologicznej, klimatycznej itd. Jego celem jest przenoszenie transportu, czyli ciężarów, z dróg na inne, bardziej ekologiczne środki transportu, czyli na kolej lub na statki, statki żeglugi śródlądowej bądź statki morskie. Miało to być promowane i właśnie w tym celu został on opracowany.

Pierwszy projekt programu, sporządzony bardzo ostrożnie, był mało atrakcyjny dla przedsiębiorstw prywatnych. Proszę pamiętać, że współfinansowanie ze strony Unii dla przedsiębiorstw prywatnych wynosi zaledwie 35% wartości projektów. W związku z tym, że program „Marco Polo” nie został w pełni wykorzystany, zaledwie 64% środków przeznaczonych na ten program zostało wykorzystane przez podmioty z różnych państw europejskich, Komisja Europejska zaproponowała zmianę projektu w taki sposób, aby uczynić go bardziej atrakcyjnym. Polska prezentuje stanowisko, które jak najbardziej popiera zmianę projektu, choć z pewnymi uwagami.

Ja już nie chcę wchodzić w szczegóły, niemniej powiem, że Komisja Europejska prowadzi dosyć dużą kampanię, która ma na celu przede wszystkim przybliżenie tego projektu, zapoznanie zainteresowanych podmiotów z nową formułą. W Polsce 8 listopada odbyło się spotkanie z panem dyrektorem Cristobalem Milanem de la Lastrą, który odpowiada za realizację tego programu w Komisji Europejskiej. Wyraźnie zostało przekazane, że brak zainteresowania związany jest z pewnymi trudnościami i brakiem atrakcyjności tego programu dla przedsiębiorstw, które de facto potrzebowałyby takiego wsparcia, dla przedsiębiorstw, które są mniejsze, mniej bogate i mają pewne problemy z rozwojem. W pierwotnej wersji ten program opracowany był w ten sposób, że tak naprawdę mógł on zostać wykorzystany przez firmy bogate i na dodatek łatwo wchodzące w konsorcja międzynarodowe, a takie przedsiębiorstwa, gdy miały dodatkowo pokonać barierę biurokratyczną związaną ze złożeniem wniosku, z aplikowaniem do tego programu, po prostu wolały iść drogą własnych inwestycji i nie zastanawiały się nad taką ofertą pomocową ze strony Komisji Europejskiej.

Zmiany, które zaproponowano w rozporządzeniu zmieniającym program „Marco Polo”, polegają przede wszystkim na odejściu od obowiązku wchodzenia w konsorcja międzynarodowe, które tworzyły minimum dwie firmy międzynarodowe, co oczywiście nie oznacza, że nie ma takiej możliwości, ale obecnie również pojedyncze przedsiębiorstwa mogą aplikować o wsparcie w ramach programu „Marco Polo”. Oczywiście jest to uwolnienie pewnych dodatkowych możliwości. Najważniejszą sprawą, która w naszym odczuciu nie do końca jest doskonała, jest zmiana progów kwalifikowalności projektów przez zmianę kryterium kwotowego, które wynosi 250 milionów euro, na kryterium wyrażone w tonokilometrach. Przyznam szczerze, że podmioty, które rozważają możliwość aplikowania o takie wsparcie, mówią nam, że kryteria kwalifikowalności wyrażone w tonokilometrach w zasadzie odpowiadają kryteriom kwotowym, z wyjątkiem kryterium dla żeglugi śródlądowej, które zostało zdecydowanie obniżone, obniżone do 17 milionów tkm. W pewnym sensie żegluga śródlądowa została potraktowana indywidualnie, w Europie jest ona uważana za najbardziej ekologiczny i ekonomiczny środek transportu. W każdym razie obniżenie progów kwalifikowalności w dalszym ciągu nie jest satysfakcjonujące.

Jest jeszcze jedno kryterium, które ogranicza możliwość uczestniczenia i przekazywania środków programu na inwestycje w specjalistyczny tabor. Do tej pory niejako zasadniczą część oferty w tym programie stanowiło takie inwestowanie i takie działanie programowe, aby stworzyć nowe rozwiązania komunikacyjne, transportowe, które pozwolą na uruchomienie dodatkowych połączeń czy rejsów statkami.

Najważniejszą i najbardziej atrakcyjną nowością w programie „Marco Polo II” jest zwiększenie intensywności finansowania przez zwiększenie nakładów finansowych z 1 euro na 2 euro za każde 500 tkm ładunku przeniesione z drogi na kolej albo na statek. Istotnym elementem jest uproszczenie procedur administracyjnych, które w pierwszym etapie realizowania programu „Marco Polo” były na tyle skomplikowane, że stanowiły poważną barierę. Trzeba było się tego intensywnie uczyć czy wręcz korzystać z pomocy specjalisty.

Stanowisko rządu jest następujące. Co do zasady popieramy projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie „Marco Polo I” na „Marco Polo II” dla udzielenia wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko. W szczególności popie-

ramy odejście od konieczności tworzenia konsorcjów, zmianę progów kwalifikowalności projektów i zwiększenie intensywności finansowania.

Niemniej rząd Polski chciałby zapewnić sobie prawo do przedstawienia na forum Europy uwag i wątpliwości. Sprawa pierwsza to progi kwalifikowalności, które z naszego punktu widzenia i z punktu widzenia naszych przedsiębiorców są niewystarczające. Byłyby one dla nas atrakcyjne, możliwe do zaakceptowania, gdybyśmy obniżyli je jeszcze o jakieś 50%. Ja wiem, że te tonokilometry nie do końca trafiają do wyobraźni, więc dla pewnego zobrazowania powiem państwu o pięciu rodzajach działań przewidzianych w programie „Marco Polo”.

Jedno to jest tak zwane działanie katalityczne, które wprowadza zupełnie nowe, innowacyjne sposoby projektowania transportu. W tej dziedzinie kryterium kwalifikowalności to kwota 30 milionów tkm. Drugim działaniem są tak zwane autostrady morskie. W tej dziedzinie kryterium kwalifikowalności to jest 250 milionów tkm. W przypadku autostrad morskich im dłuższa droga przemieszczania ładunków, tym staje się bardziej atrakcyjne. W sytuacji gdy nasze przedsiębiorstwa żeglugowe uczestniczą w krótkich rejsach, powiedzmy, do Ystad czy do Karlskrony, tworzenie na tych trasach odpowiedniej liczby tonokilometrów zmusza nas do zwiększenia intensywności rejsów, musi być więcej rejsów, żeby zapakować te tony, tak by pomnożone przez mile czy kilometry dawały odpowiedni wynik. *Modal shift* to działanie obejmujące modalne systemy transportowe, kombinacje kolejowe i żeglugi śródlądowej. Dla przedsiębiorstw kolejowych kryterium jest 80 milionów tkm, a dla żeglugi śródlądowej, dla statków jest to 17 milionów tkm. Jest też działanie zwane unikaniem ruchu. W poprzednich wersjach programu „Marco Polo” nie było żadnego wniosku związanego z projektem, który zapewniałby unikanie ruchu. Kryterium w tym działaniu to 4 miliony pojazdokilometrów, to znaczy, że dzięki nowej inwestycji czy nowemu rozwiązaniu należałoby zapewnić przeniesienie 4 milionów tkm, czyli na jakimś odcinku liczba samochodów... Jest jeszcze piąte działanie, nazwane wspólnym uczeniem. Jest to pomoc rządu 250 tysięcy euro, która pozwala na szkolenie w zakresie składania wniosków i aplikowania do programu „Marco Polo”. Tak że takie są kryteria kwalifikowalności.

Następna sprawa, co do której rząd w swoim stanowisku wyraża wątpliwość, to przy poparciu odejścia od obowiązku tworzenia konsorcjów międzynarodowych fakt, że kryteria kwalifikowalności w dalszym ciągu są ustawione na poziomie, który może zainteresować tylko duże i bogate firmy, a dla mniejszych przedsiębiorstw w dalszym ciągu pozostają one niedostępne. Jeśli chodzi o te wnioski, to mamy pełne poparcie innych państw członkowskich, zwłaszcza tych, które wdrażając standardy unijne, rozwijają swoją infrastrukturę transportową, a więc Słowacji, Czech, Węgier. Myślę że ze strony Litwy, Łotwy i Estonii również mielibyśmy poparcie.

Polska w swoim stanowisku chciałaby złożyć jeszcze jedną propozycję, mianowicie ustanowienia takich przepisów, które umożliwiłyby przekazywanie środków programu „Marco Polo” na inwestycje w specjalistyczny tabor. Jest to taka trochę interwencja w stosunku do zabezpieczeń z tak zwanej grupy udzielania pomocy publicznej na tabor. Ponieważ program „Marco Polo” stanowi niejako bezpośrednio dofinansowywanie przedsiębiorstw prywatnych, ale przez Komisję Europejską na podstawie umowy wynegocjowanej między Komisją a beneficjentem, odpada element pomocy publicznej, na co bardzo musi uważać państwo członkowskie z tytułu przepisów trak-

tatu wspólnotowego. W związku z tym, mając możliwość nowelizacji rozporządzenia dotyczącego programu „Marco Polo”, można by było podnieść w tym rozporządzeniu próg dofinansowania w zakresie tego taboru lub innych urządzeń pomocniczych, stosowanych w takich rozwiązaniach transportowych. Do tej pory progiem granicznym było 10% wartości konkretnego projektu. Polska wnosiłaby o zwiększenie tej kwoty. Niewątpliwie dla państw, które dostosowują standard swojego transportu, byłoby to dosyć atrakcyjne. W zasadzie do tego sprowadza się stanowisko rządu. Generalnie popieramy projekt rozporządzenia, ale wnosimy do niego trzy zasadnicze uwagi.

Jeśli chodzi o dotychczasowe funkcjonowanie programu „Marco Polo”, to chciałabym podkreślić, że do tej pory polskie przedsiębiorstwa uczestniczyły czy uczestniczą tylko w dwóch projektach, projektach, w których wiodącymi podmiotami są podmioty zagraniczne. W jednym z tych projektów uczestniczy Polzug Polska, czyli polski przewoźnik kolejowy, a projekt nosi nazwę Triangle. Drugi projekt, projekt Nethpola, jest wspólnym projektem zarządów portów Gdynia, Gdańsk i Rotterdam. Projekt Polite Rail Corridor z udziałem PKP Cargo został wycofany z negocjacji przede wszystkim z tytułu utraty klienta, a więc obniżenia podaży przewozowej. W tej sytuacji nie spełnialiśmy tak zwanego kryterium wejściowego, zwłaszcza w przypadku projektu w pierwszej wersji. Gdyby były jakieś szczegółowe pytania, służę odpowiedziami.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Pani Minister.
Pan senator Piotr Głowski.

Senator Piotr Głowski:

Panie Przewodniczący! Pani Minister!

Pracujemy nad nowelizacją rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, która – tak jak pani minister powiedziała – ma głównie zwiększyć zainteresowanie transportem kolejowym, transportem morskim, śródlądowym, a w szczególności transportem intermodalnym. Wydaje się celowe przytoczenie definicji, żebyśmy mieli jasność. Jest to przewóz ładunku wykorzystujący więcej niż jedną gałąź transportu przy posługiwaniu się tylko jedną jednostką ładunkową. Przykładem jest kontener, który jest zunifikowany na całej trasie przewozów.

Zmiany, o których tu rozmawiamy, mają zwiększyć zainteresowanie programem głównie małych i średnich przedsiębiorstw. Niewielkie dotychczasowe wykorzystywanie pokazuje, że sytuacja jest zła i jak najszybciej należy doprowadzić do nowelizacji. Transport, o którym tu mówimy, wiąże kilka spraw i byłby dla Polski bardzo interesujący. Wchodzi tu w grę zarówno ochrona środowiska, jak i nowe miejsca pracy, nowe firmy, nowe usługi, obniżanie kosztów transportu, a także zwiększanie bezpieczeństwa na drogach, bo najczęściej mówimy o przeniesieniu transportu drogowego na kolejowy lub drogami wodnymi.

Myślę, że uwagi, które zostały zawarte w stanowisku rządu, należałoby uwzględnić również w naszym stanowisku, ze szczególnym podkreśleniem dwóch z nich. Jedna to jest kwestia udziału w finansowaniu zakupu taboru. Przed sekundą rozmawialiśmy z siedzącym obok mnie senatorem o tym, że to jest program skrojony na miarę europejską, dla tych, którzy już taki transport mają, którzy są przygotowani.

My jako Polska musimy się starać o uwzględnienie w nim takich zmian, aby przedsiębiorstwa mogły uczynić pierwsze kroki. Jest to niezwykle ważne. Dla orientacji podam, że w Polsce – nie wiem, czy to się tu pojawiło, chyba nie – transport intermodalny to tylko 2,5% przewiezionej masy ładunków ogółem, a w Europie jest to w granicach 15%. To pokazuje, jak długą drogę mamy do przebycia.

Kolejna sprawa, która wydaje się ważna, to zachowanie jednak dwóch firm w konsorcjum, ale z obniżeniem progów kwalifikowalności. Możemy sobie wyobrazić sytuację, w której duża firma z kraju starej Piętnastki bez problemu jest w stanie podjąć się takiego przedsięwzięcia, gdy obniżymy te wskaźniki, a tu chodziłoby o łączenie również naszych firm, żeby one w pewien sposób włączały się do tych działań.

Jest jeszcze jedna sprawa, która dosyć mocno się z tym wiąże. My w parlamencie w ramach działań zespołu do spraw dróg śródlądowych, któremu przewodniczę, złożyliśmy razem z panią minister propozycję dotyczącą rewitalizacji połączenia Wisła–Odra, najprawdopodobniej niebawem zostanie ona przedstawiona na posiedzeniu Rady Ministrów. To jest jeden z elementów przywracania innych typów transportu niż te, które w tej chwili funkcjonują. Chcemy, by większa część przewozów odbywała się w inny sposób, żeby wykorzystywane były inne rodzaje transportu, nie tylko transport drogowy.

Reasumując, prosiłbym komisję o poparcie projektu rozporządzenia z uwzględnieniem wszystkich uwag, które wnosi strona rządowa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są pytania? Proszę bardzo, pan senator Iwan, potem senatorowie Wojciechowski i Krajczy.

Proszę bardzo.

Senator Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo.

Pani Minister, ja chciałbym podrażyć problem możliwości wykorzystania tych pieniędzy w celu udroźnienia dróg śródlądowych rzecznych, wodnych, tak to ujmę, w kontekście problemów, jakie mamy w tej chwili z Odrą. Odra jest zamulona, szczególnie po 1997 r., po tych wielkich powodziach, a jest ona elementem pewnego pomysłu, który nie został jeszcze sfinalizowany, chodzi o jedenasty korytarz transportowy ze Skandynawii na Bałkany przez Szczecin. Elementami tego pomysłu są również drogi kolejowe, odrzanka i droga nr 59. Czy te pieniądze mogłyby być użyteczne, wykorzystane na udroźnienie Odry? Jak to wygląda?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Może zbierzemy pytania. Jeszcze senator Wojciechowski, a potem senator Krajczy. Proszę bardzo.

Senator Grzegorz Wojciechowski:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Transport jest towarem. Jeżeli ktoś kupuje towar, w tym przypadku transport, to musi się liczyć z określonymi efektami ekonomicznymi. Boję się, że cały ten program nie funkcjonuje tak jak powinien, ponieważ źle są ustawione, tak to nazwę, relacje ekonomiczne. Transport drogowy realizowany jest na drodze, która jest własnością nie tylko państwową, bo są drogi stanowiące własność samorządu, ale jest własnością cudzą, realizowany jest na drodze, którą ktoś buduje, ktoś utrzymuje, ktoś remontuje. Tymczasem w przypadku wszystkich alternatywnych form transportu, transportu kolejowego, transportu śródlądowego czy nawet transportu morskiego, jest inaczej. Transport kolejowy realizowany jest na linii kolejowej wybudowanej przez firmę, która ją utrzymuje, za którą non stop płaci podatki, więc pewien zastrzyk pieniędzy w początkowej fazie nie wpływa na późniejsze efekty eksploatacyjne. Są to kwestie portów, stacji kolejowych itd. czy tego, o czym mówił mój przedmówca, utrzymania dróg morskich, zapewnienia bezpieczeństwa dróg morskich w tym sensie, że dzisiaj ta droga działa, a jutro może być zamulona, tymczasem transport musi być bezpieczny, musi być pewny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Pan senator Krajczy.

Senator Norbert Krajczy:

Dziękuję.

Ja chciałbym zapytać panią minister o pewną, myślę, prostą sprawę. To, że transport kolejowy jest tańszy niż samochodowy, oczywiście od dawna wiemy i tutaj nikt niczego nie odkrył. Nie ma tu senatora Koguta, a to właściwie on mnie w pewnym sensie ukierunkował, jeśli chodzi o jedną sprawę: do tego jest potrzebna infrastruktura. Cóż z tego, że szyny będą dobre, zestawy będą dobre, jeśli my nie będziemy mieli infrastruktury do tego, żeby transport samochodowy załadować i później wyładować. Może się okazać, że będzie to trwało wielokrotnie dłużej niż transport samochodowy, który jakoś tymi drogami będzie zmierzał od jednej granicy do drugiej.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Pani Minister, proszę o krótką odpowiedź.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Anna Wypych-Namietko:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Program „Marco Polo” skierowany jest do przedsiębiorców zajmujących się przewozami, spedycją, dlatego między innymi nie jest możliwe wykorzystanie wsparcia z tego programu na infrastrukturę, za którą de facto odpowiada państwo. Jeśli chodzi o udrożnienie Odry i o korytarz środkowoeuropejski, który zgłosiliśmy do nowelizacji trasy TEN-T, to bez względu na to, czy to zostanie zakwalifikowane, czy nie, w Polsce wszystkie programy infrastrukturalne w zakresie infrastruktury

drogowej, kolejowej, a także modernizacji żeglowności Odry, zwłaszcza jej środkowego biegu, zmierzają do tego, żeby ten korytarz udrożnić. Plany budowy dróg i autostrad, inwestycje kolejowe, masterplan kolejowy, a także projekty dotyczące Odry, wszystkie te projekty powoli, w perspektywie czasowej, w jakiej budżet wraz ze wsparciem z funduszy europejskich w perspektywie finansowej 2007–2013... Proszę pamiętać o tym, że na podniesienie sprawności infrastruktury na Odrze na odcinku od Gliwic do Wrocławia na liście indykatywnej mamy zarezerwowane 80 milionów euro. Ważne jest to, abyśmy te projekty zrealizowali w terminie, żeby te pieniądze były rzeczywiście sprawnie wykorzystane. Mam nadzieję, że moja odpowiedź jest klarowna: nie można wykorzystać do tego programu „Marco Polo”. Zresztą są to śmieszne pieniądze, powiedzmy sobie szczerze, w stosunku do tego, co mamy w programie „Infrastruktura i środowisko”. Program „Marco Polo II” przewiduje 400 milionów euro na wszystkie państwa europejskie dla wszystkich przedsiębiorców w Europie, jest to wsparcie na poziomie 35% wartości projektów inwestycyjnych czy logistycznych. Jeśli chodzi o poprawę infrastruktury drogowej, kolejowej i rzecznej, to jest to, powiedzmy szczerze, obowiązek rządu i musimy to uwzględnić w polityce transportowej.

Jeśli chodzi o relacje ekonomiczne, to one się niejako wyklarowały. Ja powiem tak. W Polsce popełniono wiele błędów, pewne pociągnięcia były złe, w pewnym okresie polityka transportowa prowadzona była w taki sposób, że preferowano niektóre gałęzie transportu. To jest zasadniczy błąd, bo we wszystkich rozsądnie zarządzanych krajach wszystkie gałęzie transportowe rozwijają się swoim rytmem, równoległe i o tym trzeba było pamiętać również dwadzieścia lat temu. Dzisiaj my musimy, można powiedzieć, naprawiać zaniedbania czy zaniechania z poprzednich lat.

Jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową, to te projekty, które pozwolą na rozszerzenie transportu intermodalnego w Polsce, są jak najbardziej stosowane. Oczywiście myślimy o różnego rodzaju bocznicach, o rozwiązaniach, które pozwolą stosować przenoszenie towarów, przeładunki.

Jeśli chodzi o infrastrukturę portów w żegludze śródlądowej, to – jak na pewno państwo wiecie – stosunkowo nieźle to funkcjonuje. Żegluga skupia się na dolnym odcinku Odry, na odcinku 100 km od ujścia, to są okolice Szczecina, Polic, Świnoujścia. Istnieje żegluga śródlądowa na odcinku 100 km między Oświęcimiem i Krakowem, są też elementy żeglugi śródlądowej przewożącej w odpowiednich porach roku sztuki ponadgabarytowe, które nie mieszczą się na drodze. Brakuje w tym wszystkim bieżących inwestycji, mających na celu dbałość o istniejącą już infrastrukturę i o to, żeby zapobiegać utracie nabrzeży, które mogłyby być wykorzystane. Myślę jednak, że sprawy żeglugi śródlądowej stają się na tyle istotne, że również władze samorządowe nie będą się odwracały od rzek, które przepływają przez wielkie miasta. Ja powiem tylko, że na tle całej Europy Polska jest białą plamą, jeśli chodzi o żeglugę śródlądową. A jeżeli w kraju są dwie rzeki przepływające przez całą jego długość i nad tymi rzekami leżą najważniejsze miasta czy ośrodki przemysłowe, produkcyjne, to głupotą jest nie wykorzystać tych rzek do transportu. Dzisiaj na pewno, ostrożnie, tak aby nie wyłać dziecka z kąpielą, rząd będzie się pochylał nad tym, jak to poprawić, jak usprawnić żeglugę. Do tej pory istnieje przecież dziwny podział kompetencji resortów odpowiadających za żeglugę śródlądową. W każdym razie na pewno nie pozwolimy, aby zapomniano o tych sprawach. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Z tego, co rozumiem, jest propozycja, żeby komisja pozytywnie zaopiniowała projekt rozporządzenia.

Jeszcze jakieś pytanie?

(*Senator Grzegorz Czelej: Jedno słowo.*)

Bardzo proszę.

Senator Grzegorz Czelej:

W telegraficznym skrócie. Moim zdaniem bardzo dobrym pociągnięciem czy propozycją rządu jest rozszerzenie możliwości dofinansowania, wsparcia nakładów na infrastrukturę, szczególnie na zakup taboru, dlatego że – o czym rozmawialiśmy z kolegą – jest to typowy projekt uszyty na miarę firm zachodnich, które mają tę infrastrukturę i u nich wymaga to modernizacji, tymczasem u nas w dużym stopniu w wielu gałęziach wymaga to budowy od zera. Choć na cały program przewidziano w sumie niewiele pieniędzy, to i tak moim zdaniem byłby olbrzymi problem z tym, aby w ogóle z części tych pieniędzy skorzystać. Bez wątplenia jest to dobra propozycja. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Jasne. Dziękuję.

Te słowa potwierdzają słuszność wniosku, aby komisja pozytywnie zaopiniowała projekt rozporządzenia. Przyjmujemy działania rządu, akceptujemy je, a nawet więcej, uważamy, że są one niezbędne.

Czy są inne propozycje? Nie ma. Dziękuję bardzo.

Dziękuję bardzo pani minister i pani za udział w posiedzeniu komisji.

Zamykam punkt drugi.

Przechodzimy do omówienia kolejnego punktu. Jest to wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego kryteria i mechanizmy określania państwa członkowskiego właściwego dla rozpatrywania wniosku o azyl, wniesionego w jednym z państw członkowskich przez obywatela państwa trzeciego lub bezpaństwowca. Resortem wiodącym jest MSWiA.

Nie ma pana ministra.

Czy pani jest w stanie króciutko, w paru zdaniach nam to zreferować?

(*Dyrektor Departamentu Polityki Migracyjnej w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Monika Prus: Tak.*)

To bardzo proszę o krótkie przedstawienie rozporządzenia.

**Dyrektor Departamentu Polityki Migracyjnej
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Monika Prus:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przedłożone rozporządzenie, choć w nazwie jest zaznaczone, że jest to nowe rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie określania państwa człon-

kowskiego właściwego dla rozpatrywania wniosku o azyl, jest w zasadzie zmianą dotychczasowego rozporządzenia regulującego te kwestie, rozporządzenia z 2003 r., które z kolei zastąpiło konwencję dublińską regulującą te sprawy i dlatego też nazywane jest często w literaturze przedmiotu rozporządzeniem dublińskim.

Zmiany, jakie zostają wprowadzone na mocy omawianego aktu prawnego, obejmują przede wszystkim dostosowanie nazewnictwa. W 2004 r. Rada Unii Europejskiej przyjęła dyrektywę dotyczącą minimalnych standardów kwalifikowania i statusu obywateli państw trzecich lub bezpaństwowców jako uchodźców lub osób, które z innych przyczyn wymagają ochrony międzynarodowej. W tej dyrektywie wprowadzono pojęcie ochrony międzynarodowej. Dotychczas w tych sytuacjach używane były określenia: wniosek o azyl, udzielenie azylu, udzielenie statusu uchodźcy. Dlatego też w omawianym rozporządzeniu zastąpiono pojęcia i w miejsce wniosku o azyl wprowadzono wniosek o udzielenie ochrony międzynarodowej, żeby zapewnić spójność z innymi aktami prawnymi, dotyczącymi tej właśnie regulacji.

Jeśli chodzi o dalsze zmiany, to planuje się zwiększyć efektywność systemu poprzez ustanowienie terminów czy skrócenie terminów na wykonanie pewnych czynności. Zredukowano na przykład z sześciu do czterech tygodni czas na złożenie wniosku o informację, wprowadzono termin udzielenia odpowiedzi na wniosek o przyjęcie z przyczyn humanitarnych, skrócono termin udzielenia odpowiedzi, w przypadku gdy odpowiedzialność państwa za rozpatrzenie wniosku o ochronę międzynarodową będzie wynikała z tak zwanego *hit/no hit* w systemie Eurodac, czyli w sytuacji gdy od osoby aplikującej o ochronę zostaną pobrane odciski palców i po sprawdzeniu tych odcisków w bazie okaże się, że inne państwo na podstawie pewnych kryteriów jest odpowiedzialne za rozpatrzenie tego wniosku. Rozporządzenie wprowadza także przepisy dotyczące obowiązku przeprowadzenia wywiadu z aplikantem przed podjęciem decyzji o jego odesłaniu do innego państwa w celu prowadzenia procedury azylowej.

Kolejny obszar zmian dotyczy gwarancji prawnych dla osób objętych tymi procedurami. Doprecyzowano formę i terminy informowania wnioskodawców ubiegających się o ochronę międzynarodową o ich prawach i obowiązkach. Wprowadzono też nowe rozwiązanie: prawo do odwołania od decyzji dotyczącej transferu. Doprecyzowano prawo do pomocy prawnej i reprezentacji oraz pomocy tłumacza. Zawarto przepis przypominający o tym, że dana osoba nie może być umieszczona w zamknięciu, zatrzymana tylko z tego powodu, że poszukuje ochrony międzynarodowej. Muszą istnieć dość mocne argumenty przemawiające za tym, żeby osobę starającą się objęcie ochroną międzynarodową umieścić w ośrodku zamkniętym.

Kolejny obszar zmian dotyczy zapewnienia jedności rodziny. Tutaj zmiany zmierzają w kierunku poszerzenia obowiązku państwa, jeżeli chodzi o osoby małoletnie, zwłaszcza małoletnie bez opieki. Wedle nowych przepisów państwo powinno ustanowić procedurę regulującą to, w jaki sposób poszukiwać krewnych tych osób. Rozszerzono także definicję członków rodziny o małoletnie dzieci pozostające w związkach małżeńskich, jeżeli połączenie rodziny jest w najlepszym interesie dziecka. Generalnie rozporządzenie promuje interes dziecka jako wyznacznik działań państw w tym obszarze. Wzmocniono ochronę osób małoletnich bez opieki oraz innych, należących do tak zwanych grup szczególnie wrażliwych, przez dodanie nowego przepisu odnoszącego się do gwarancji dla nieletnich i rozszerzenie ochrony dla małoletnich bez opieki w celu połączenia nie tylko z rodziną, ale też z innymi krewnymi, którzy już mają określony status w innym państwie członkowskim.

Wprowadzono nowy przepis, pozwalający państwu członkowskiemu na uniknięcie przez pewien okres obowiązku przyjęcia cudzoziemców w ramach tych procedur. Jest to tak zwane zawieszenie transferu do państwa odpowiedzialnego, w sytuacji gdy to państwo z przyczyn obiektywnych ma ograniczone możliwości przyjmowania. Gdy państwo spotka się na przykład z dużym napływem osób poszukujących ochrony i z tego powodu wyczerpie możliwości zapewnienia schronienia w ośrodkach dla tych osób, wtedy może wystąpić o czasowe zawieszenie stosowania tego rozporządzenia.

My obecnie realizujemy rozporządzenie z 2003 r., jest ustanowiona infrastruktura w tym zakresie, właściwymi komórkami są Urząd do spraw Repatriacji i Cudzoziemców oraz Straż Graniczna, która fizycznie realizuje transfery. Generalnie stanowisko rządu jest pozytywne, ale przedłożony projekt zawiera pewne regulacje, które może nie spotykają się ze znaczącym sprzeciwem instytucji zaangażowanych w te sprawy, ale wymagałyby doprecyzowania.

Po pierwsze, w naszym odczuciu doprecyzowania wymaga wprowadzenie rozwiązania polegającego na przeprowadzeniu wywiadu osobistego, dlatego że obecnie w ramach procedur uchodźczych przeprowadzany jest taki wywiad. Pojawia się pytanie, czy wywiad, który obecnie jest przeprowadzamy, byłby wystarczający, aby uczynić zadość temu rozporządzeniu, czy też należałoby przeprowadzać osobny wywiad tylko w celu ustalenia, czy dana osoba nie ma przypadkiem w innym państwie krewnych lub członków rodziny, którzy mają tam już legalny status.

Po drugie, mamy wątpliwości, jeżeli chodzi o możliwość złożenia przez cudzoziemca odwołania do właściwego organu sądowego od wniosku w sprawie przejęcia odpowiedzialności za rozpatrzenie wniosku o ochronę międzynarodową. Oczywiście nie można tu negocjować prawa cudzoziemców do poszukiwania ochrony sądowej przed nieskutecznymi i nieprawidłowymi rozstrzygnięciami administracyjnymi, ale generalnym założeniem rozporządzenia dublińskiego jest to, aby ustalić państwo, które rozpatrzy sprawę. Konieczność uregulowania tej materii wzięła się z dwóch przyczyn. Jedna to taka, że państwa nie chciały rozpatrywać pewnych spraw, powstawały spory o to, które państwo jest właściwe, i osoba poszukująca ochrony była zawieszona gdzieś w przestrzeni wewnątrzspółnotowej, nikt nie był chętny do rozpatrzenia jej wniosku. Druga zaś taka, że rozporządzenie miało zapobiegać tak zwanym wtórnym przepływowi migracyjnym, w sytuacji gdy cudzoziemiec złoży wniosek o objęcie ochroną w jednym z państw członkowskich, a następnie nielegalnie przemieści się do innego państwa i tam złoży kolejny wniosek. To rozporządzenie ma wpłynąć na przyspieszenie takich procedur. Tymczasem wydaje się, że jeśli cudzoziemiec będzie mógł składać odwołania, skargi do sądu na samą decyzję o jego przeniesieniu do innego państwa członkowskiego, to może to taką procedurę znacząco wydłużyć.

Mamy też wątpliwości, czy konieczne jest wprowadzenie nowej procedury, polegającej na ustanowieniu zasad poszukiwania członków rodziny osoby małoletniej. Obecnie takie poszukiwania są prowadzone na podstawie innych dokumentów prawa wspólnotowego. Powstaje pytanie, czy musi być konkretnie określona procedura, czy musi być wskazane, co należy robić, żeby dopiąć celu i odnaleźć członków rodziny osoby małoletniej bez opieki.

Kolejny punkt, który odnosi się do sytuacji Polski, jest taki, że w rozporządzeniu nie znalazł się żaden mechanizm dotyczący dofinansowania państwa, które spotkałoby się z dużym napływem wniosków o nadanie statusu uchodźcy. Podczas prac nad tym rozporządze-

niem chcielibyśmy podnieść kwestię tego, czy nie mógłby być wprowadzony taki mechanizm, a jeśli tak, to na jakich zasadach. Dziękuję bardzo. Jeśli są jakieś pytania, to bardzo proszę.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo za szczegółowe przedstawienie projektu.
Pan senator Mariusz Witzak, bardzo proszę o uwagi.

Senator Mariusz Witzak:

Dziękuję bardzo.

Pani reprezentująca ministerstwo dosyć precyzyjnie omówiła tę materię. Rząd zgadza się z kierunkiem rozwiązań, ale ma określone zastrzeżenia i to jest sfera, powiedziałbym, natury formalnej, regulacyjnej. Oczywiście o to trzeba walczyć. Jeżeli pewne sprawy nie są zgodne z zasadami, które u nas obowiązują, albo z pewnymi aktami prawnymi, które już u nas funkcjonują, to jest to naturalne, musimy o te kwestie walczyć i te zastrzeżenia trzeba podtrzymywać.

Najistotniejszy jest ostatni punkt, o którym pani powiedziała, czyli kwestia mechanizmu dofinansowania w ramach wspólnotowego europejskiego systemu azyłowego. I nasze biuro analiz, i zdrowy rozsądek wszystkim podpowiada, że skoro mamy dosyć długą granicę z tymi państwami, które nie są członkami Unii Europejskiej, i możemy się spodziewać z różnych stron napływu osób, które chciałyby być objęte taką ochroną azyłową, to moglibyśmy ponosić większe koszty, być państwem zaangażowanym w kwestie azyłowe nieproporcjonalnie w stosunku do innych państw. O to naprawdę trzeba walczyć. Możemy tylko zaapelować do rządu, żeby spróbował się z tym przebić, abyśmy nie ponosili szczególnych kosztów finansowych.

Ja rekomenduję państwu poparcie tego rozporządzenia wraz z uwagami, tym bardziej że są to dobre zasady i rozporządzenie jest zgodne z interesem każdego państwa członkowskiego. To, żeby te zasady były dobre, to jest w naszym interesie, oczywiście, ale w naszym interesie jest również to, żebyśmy nie dopłacali do tego nieproporcjonalnie w porównaniu z innymi państwami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Na pewno musi być to wyważone i o to rząd, jak widzę, się stara, a sprawy wymagają ujednoczenia, uregulowania, co do tego nie ma wątpliwości.

Czy państwo senatorowie macie jakieś wątpliwości?

Przy okazji chciałbym przywitać pana ministra Sosnowskiego na naszym posiedzeniu.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Zbigniew Sosnowski:**

Panie Przewodniczący, Państwo Senatorowie, chciałbym przeprosić za spóźnienie. Stało się tak nie dlatego, że lekceważę waszą komisję, ale dlatego, że zmuszony byłem pozostać na mównicy ponad półtorej godziny, nieco dłużej niż przewidywałem, stąd moje spóźnienie. Bardzo serdecznie przepraszam.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękujemy, że jest pan z nami. My to rozumiemy.

Nie ma innych propozycji. Tak?

Wobec tego komisja przyjmuje wniosek pana senatora i pozytywnie opiniuje projekt rozporządzenia. Jednocześnie przyjmujemy zgłoszone uwagi i – tak jak zaproponował pan senator – popieramy je. Dziękuję bardzo.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Zbigniew Sosnowski: W imieniu rządu bardzo serdecznie dziękujemy.)

Dziękuję bardzo panu ministrowi, dziękuję pani dyrektor.

Zamykam ten punkt.

Przechodzimy do omówienia kolejnego punktu. Jest to propozycja, aby nie rozpatrywać dokumentów oznaczonych numerami COM (2008) 813, 838, 851 i 858. Gdyby były inne propozycje, to bardzo proszę je zgłosić.

W punkcie piątym porządku obrad zaplanowaliśmy przyjęcie planu pracy na pierwsze półrocze. Państwo otrzymaliście projekt w formie pisemnej na poprzednim posiedzeniu komisji. Ja prosiłem o zgłaszanie uwag oraz nowych propozycji. Mamy właściwie cztery zgłoszenia.

Pan senator Krajczy zaproponował zorganizowanie polsko-czeskiego posiedzenia wyjazdowego. Wpiszemy i zobaczymy. Jeżeli będzie akceptacja, to je zorganizujemy. Pan senator Wyrowiński proponuje seminaryjne, takie otwarte spotkanie, na którym porozmawialibyśmy o efekcie cieplarnianym, jest także propozycja zajęcia się sprawami GMO. Pan senator Rachoń proponuje omówienie wspólnej polityki energetycznej Unii, też w formie poszerzonego seminarium. Jest jeszcze jedna propozycja z naszej strony, mianowicie zorganizowania spotkania z panią Magdaleną Skulimowską, która jest w Brukseli, żeby omówić współpracę, jak powinniśmy to być może prowadzić itd. To jest bardzo dobra propozycja.

(Głos z sali: I bardzo dobra współpraca.)

Tak jest. To powiemy pani Magdzie, gdy przyjedzie. Tak że zorganizujemy tu takie spotkanie.

Z tego, co rozumiem, na tym zamykamy listę propozycji. W kolejnym półroczu będzie czas na podjęcie innych zagadnień.

Przyjmujemy taki plan?

(Głos z sali: Tak.)

Dobrze. Przyjmujemy. Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 12 minut 25)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851