



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(1313)**

86. posiedzenie  
Komisji Spraw Unii Europejskiej  
w dniu 5 stycznia 2010 r.

VII kadencja

### Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy budżetowej na rok 2010 w częściach właściwych przedmiotowemu zakresowi działania komisji: Sprawy zagraniczne i członkostwo Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej; Rezerwy celowe; Środki własne Unii Europejskiej (druk senacki nr 742; druki sejmowe nr 2375, 2560 i 2560-A).
2. Propozycja dotycząca rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów samochodowych – sygnatura Komisji Europejskiej – COM (2009) 593.
3. Wnioski nierozpatrywane – propozycje – sygnatury Komisji Europejskiej: COM (2009) 659, COM (2009) 670, COM (2009) 668, COM (2009) 658, COM (2009) 653, COM (2009) 651, COM (2009) 650, COM (2009) 648, COM (2009) 645, COM (2009) 644, oraz 17140/09, 15382/09.
4. Omówienie projektu planu pracy komisji na pierwszą połowę 2010 r.

*(Początek posiedzenia o godzinie 17 minut 15)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)*

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Bardzo proszę o zajęcie miejsc, proszę państwa. Chciałbym już rozpocząć posiedzenie komisji, proszę o zajęcie miejsc.

Witam wszystkich na dzisiejszym posiedzeniu komisji.

Państwo mają druk z porządkiem dzisiejszych obrad. Są to cztery znane państwu punkty.

Ja tylko zapytam, czy są uwagi do tego porządku. Nie ma.

Wobec tego uważam, że porządek został przyjęty.

Chciałbym teraz powitać naszych gości: z Ministerstwa Finansów – pana ministra Jacka Dominika, pana dyrektora Krzysztofa Sajdaka, panią naczelnic Danutę Chudzik i panią naczelnic Danutę Ujazdowską; z Ministerstwa Środowiska – pana ministra Bernarda Błaszczyka i panią naczelnic wydziału Agnieszkę Sosnowską; z Ministerstwa Spraw Zagranicznych – panią dyrektor Elżbietę Kalbarczyk-Choduń, pana naczelnika Mieczysława Kaczmarczyka, panią Martę Babicz i panią Weronikę Staniec.

Witam również posłów do Parlamentu Europejskiego – pana Jacka Włosowicza, kiedyś senatora, członka naszej komisji, i pana Marka Migalskiego.

Proszę państwa, przechodzimy do punktu pierwszego. Jest to rozpatrzenie ustawy budżetowej na rok 2010, przy czym my rozpatrujemy trzy części tej ustawy: część 45 „Sprawy zagraniczne i członkostwo Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej”; część 83 „Rezerwy celowe”; część 84 „Środki własne Unii Europejskiej”.

Poproszę teraz pana ministra Dominika o krótkie przedstawienie tych części projektu ustawy budżetowej. Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów**

**Jacek Dominik:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

W części 83 „Rezerwa celowa” w poz. 8 rezerwa wynosiła w 2009 r. 16 miliardów zł, prawie 16,5 miliarda zł, i to zostało w stu procentach wykorzystane. W budżecie na rok 2010 została dokonana zmiana polegająca na przesunięciu części środków do innej pozycji. W poz. 8 pozostały tylko środki na współfinansowanie, stąd zmiana kwoty z 16 miliardów na 8 miliardów 848 milionów zł. Tak to zostało zapisane w wyjściowej propozycji rządowej, po dyskusji w sejmowej Komisji Finansów Publicznych kwota ta wynosi obecnie 8 miliardów 841 milionów 227 tysięcy zł. Środki te

---

są przeznaczone na współfinansowanie programów realizowanych ze środków unijnych. Ich wstępny podział jest zaplanowany następująco: 3 miliardy 419 milionów zł na Wspólną Politykę Rolną, 5 miliardów 412 milionów zł na pozostałe współfinansowane programy wynikające z Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007–2013. Tak się to w tej chwili kształtuje w odniesieniu do poz. 83.

Czy mam też od razu omówić część 84 „Środki własne”?

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Proponowałbym, żebyśmy omówili wszystkie części od razu, a potem przeprowadzili łączną dyskusję.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów  
Jacek Dominik:**

Jeżeli chodzi o część 84 „Środki własne Unii Europejskiej”, to chciałbym podkreślić, że ostateczna wielkość środków przekazanych do budżetu unijnego stanowi wypadkową uchwalenia i realizacji budżetu na dany rok. W roku 2009 powstała w związku z tym konieczność znalezienia dodatkowo prawie 1 miliarda zł, żeby w całości sfinansować polską składkę do budżetu unijnego. Wyniknęło to z różnych przesunięć i finansowania w ramach budżetu dodatkowych zadań, jak również ze zmiany naszej pozycji w zależności od zmiany kursu euro i wielkości PKB. Składka obliczana jest na podstawie kilku elementów, takich jak dochód narodowy brutto, w części podatek VAT, wpływy z ceł, z opłat rolnych, nie chcę już wchodzić we wszystkie niuanse, przypomnę tylko, że ona jest wyliczana przez Komisję Europejską i państwom członkowskim jest przekazywana informacja, ile powinno być zapłacone w miesięcznych ratach.

W 2009 r. ostatecznie przekazano do Brukseli 13 miliardów 413 milionów zł. W roku 2010 nasza składka do budżetu unijnego jest planowana na poziomie 14 miliardów na podstawie projektu, który został pod koniec roku przyjęty przez Radę i Parlament Europejski. Tak jak mówiłem na wstępie, w trakcie roku budżetowego dochodzi jednak do wielokrotnych nowelizacji budżetu unijnego, mogą nastąpić przesunięcia niektórych środków, może dojść do rezygnacji z części wydatków, i to będzie miało decydujący wpływ na ostateczną wielkość środków przekazanych z naszego budżetu do budżetu Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, proszę teraz o pytania i o zgłaszanie ewentualnych uwag.

Proszę bardzo, pan przewodniczący.

**Senator Maciej Klima:**

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, mam kilka pytań.

Prosiłbym o wyjaśnienie do części 83 działu 758 poz. 8. W roku 2009 była tu kwota 23 miliardy 391 milionów zł. Ona zmalała w tej chwili, jak wynika z wypowiedzi

dzi pana ministra, do 8 miliardów 840 milionów. Czy uległa zmianie forma finansowania w zakresie tej pozycji? To jest tylko prośba o wyjaśnienie.

I druga sprawa. Ponieważ wysokość składki, którą my wnosimy w roku 2009, i składki planowanej na rok 2010 jest podana w złotych, prosiłbym o przybliżenie, jak w planach budżetowych na 2009 r. kształtował się kurs euro, jaki był w budżecie na 2009 r., i jaki jest obecnie. Powiem szczerze, że ze względu na zmienność kursu euro do złotówki w tym momencie dla mnie byłoby istotne, gdyby ta wartość była wyrażona w euro. Dziękuję.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, może ja zapytałbym przy okazji, bo właściwie w pewnych częściach, szczególnie w części 23, która właściwie w tej chwili... Ona chyba nie istnieje, tak? Teraz jest część 45 i my mamy problem z porównaniem tego, co było zapisane w projekcie budżetu, a co potem przeszło do różnych innych pozycji. Czy globalnie jest tak, że to, co zaplanowano w projekcie budżetu na rok 2010 w części 23, a co zostało w Sejmie rozdzielone, to jest ta sama kwota, czy też nastąpiły pewne zmiany? To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie. Mnie brakuje pewnej rzeczy, jeśli chodzi o część 84 „Środki własne Unii Europejskiej”. To, co my tutaj widzimy, to właściwie jest tylko to, ile wynosi nasza składka do Unii Europejskiej, o czym pan minister wspominał. A byłoby dobrze, gdybyśmy widzieli też tę drugą część, widzieli to, co z Unii Europejskiej otrzymujemy. Tak mi się wydaje. Brakuje mi tu tego, żebyśmy mogli dokonać bilansu.

I trzecie pytanie. Są tutaj przewidziane pewne środki na to, co wiąże się z dochodzeniem do naszej prezydencji w roku 2011, jest konkretna kwota przewidziana na rok 2010. Jak mają się środki, które Polska przeznaczona na przygotowanie się do prezydencji, do wydatkowanych przez inne państwa? Czy to jest więcej, czy to jest mniej, czy też jest to porównywalne? Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze pytania?

Proszę bardzo, pan senator Chróścikowski, a potem jeszcze raz pan przewodniczący...

*(Głos z sali: Senator Gruszka.)*

Przepraszam, pan senator Gruszka.

**Senator Jerzy Chróścikowski:**

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, w opinii, którą tutaj mam, pan profesor Czyżewski informuje nas, że szacuje się, że składka do Unii w ramach rolnictwa, bo tu są głównie, jak rozumiem środki dotyczące Wspólnej Polityki Rolnej, na 2010 r. będzie wynosiła 14 miliardów 28 milionów...

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Jacek Dominik: 82 miliony.)*

...82 miliony przy prognozie 4,07, czyli w ułamkach 407 euro, i będzie wyższa niż w roku 2009 o 1,5 miliarda, realnie o 11%, i o 2 miliardy wyższa niż w roku 2008. Czy te dane są aktualne, są takie, jak te, które pan nam przedkłada?

Czy tych środków, które są przeznaczone w budżecie na finansowanie PROW, Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich, rzeczywiście wystarczy na zadania, które przewiduje minister rolnictwa?

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Pan senator Gruszka, a potem pan przewodniczący Rachoń.

**Senator Tadeusz Gruszka:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący, mam pytanie do części 23. Zapisano tutaj, że na dotację dla regionalnych centrów informacji europejskiej jest przeznaczony 1 milion 900 tysięcy zł. Pytanie pierwsze dotyczy tego, jakie źródła finansowania mają regionalne centra poza dotacją z budżetu, a także tego, ile tych centrów jest i w jakich miastach mają siedziby. Pytanie drugie, związane z tą samą częścią budżetową, odnosi się do środków kształcenia polskich studentów za granicą. Jest to kwota ponad 4 milionów zł. Ilu polskich studentów korzysta z tych środków?

W części 83 w opisie wydatków zaplanowanych na przygotowanie, obsługę i sprawowanie przewodnictwa Polski w Radzie Unii Europejskiej zapisane są kwoty 130 milionów na rok 2010, 285 milionów na rok 2011, i te kwoty są uzasadnione, a na rok 2012 – 14 milionów. Z czym jest związany wydatek 14 milionów przewidziany na rok 2012? Zapewne jest to zamknięcie, ale mnie interesuje, jak to jest szczegółowo, bo kwota jest dość duża.

Czy większość obrad będzie miała miejsce, w ramach w pewnych zamierzeń ze strony Unii Europejskiej, które się planuje, jak słyszałem, w Brukseli, czy też nadal będą się one odbywały „po staremu” w miejscach sprawowania prezydencji?

I ostatnie pytanie związane z korpusem przygotowującym się do prezydencji Polski w Unii Europejskiej. Czy tysiąc osób, które są szkolone, według szacunków urzędu jest w odniesieniu do skali administracji liczbą wystarczającą? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Pan senator Janusz Rachoń.

*(Brak nagrania)*

**Senator Janusz Rachoń:**

...że w poz. 730 „Nauka” odnotowujemy wzrost. I jeszcze zapytałbym o dział „Działalność statutowa i inwestycyjna jednostek naukowych oraz badania własne szkół wyższych”. O jakie szkoły tu chodzi? I w czyjej gestii są te środki, Ministerstwa Spraw Zagranicznych czy Ministerstwa Nauki? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Pamiętam naszą rozmowę i spotkanie sprzed roku, kiedy debatowaliśmy nad budżetem. Odnotowałem wtedy taki fakt, że średnie pobory pracowników merytorycznych Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej były niemalże dwukrotnie wyższe od średnich poborów w Ministerstwie Spraw Zagranicznych. Ja nie mam o to pretensji, wiem, skąd to się bierze. Ponieważ jednak jesteście teraz państwo w ramach tego resortu, chciałbym wiedzieć, czy resort jakoś rozwiązuje te problemy.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Ale pan minister reprezentuje resort finansów.)*

A, przepraszam, przepraszam.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie widzę chętnych.

Witam eurodeputowanego, pana Janusza Wojciechowskiego.

I teraz oddaję głos panu ministrowi. Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów  
Jacek Dominik:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący, ja mam pewną propozycję. Jest na sali pan Marek Buddek, który był dyrektorem generalnym dotychczasowego Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej. Byłoby dobrze, żeby mógł odpowiedzieć na pytania związane z częścią 23. Ja udzielę odpowiedzi w odniesieniu do tych części ustawy budżetowej, które dotyczą ministra finansów.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Tak oczywiście, bardzo proszę.)*

Pierwsze pytanie: dlaczego składka jest pokazywana w złotówkach, jaki jest kurs euro i jak to się liczy. My pokazujemy naszą składkę w polskich złotych dlatego, że ją wpłacamy do Unii Europejskiej w tej walucie i obliczamy po kursie z ostatniego dnia roku poprzedzającego wpłatę. To jest stały kurs na cały rok, więc wahnięcia w ciągu roku nie mają większego znaczenia. Te korekty, które nastąpiły na przykład w zeszłym roku wynikają w dużej mierze ze zmian wielkości polskiego PKB, jak również ze zmian w samym budżecie unijnym. W trakcie roku budżetowego jest przyjmowanych wiele tak zwanych *amending letter*, które wprowadzają pewne przesunięcia w ramach budżetu unijnego. I stąd mogą się pojawić w następnym roku większe zwroty do budżetu państwa członkowskiego albo dodatkowo wymagane płatności, bo z obliczeń wyjdzie, że jest jeszcze zapotrzebowanie. Budżet unijny musi być na koniec roku zrównoważony, tam nie ma ani nadwyżki, ani deficytu, on się musi zbilansować. Nic nie zostaje, a więc mówimy, że planujemy, przewidujemy na podstawie uchwalonego budżetu, ale jakie będzie ostateczne wykonanie, wiemy dopiero na koniec roku.

Jeżeli chodzi o tę nową klasyfikację, o to, gdzie są te środki, skąd te 16, jak je podzielono na 8, gdzie to przeszło, do jakich części, ile planujemy dostać z Unii Europejskiej, to poproszę panią naczelnik, która wyjaśni tę nową klasyfikację w budżecie na rok 2010.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Proszę bardzo.

**Naczelnik  
Wydziału do spraw Finansowania Funduszy Unii Europejskiej  
w Departamencie Instytucji Płatniczej  
w Ministerstwie Finansów  
Danuta Chudzik:**

Danuta Chudzik, Departament Instytucji Płatniczej w Ministerstwie Finansów.

Zgodnie z nową ustawą o finansach publicznych część wydatków w zakresie programów unijnych została przeniesiona do budżetu środków europejskich. W zwią-

ku z tym w rezerwie celowej, w poz. 8, w ramach budżetu państwa ujęte zostały wydatki tylko na współfinansowanie krajowe programów unijnych oraz na finansowanie, które będzie podlegało refundacji ze środków Komisji Europejskiej w ramach pomocy technicznej. Jest to kwota 8 miliardów 800 milionów zł. Pozostała część, a więc gros wydatków, które będą podlegały refundacji ze środków Komisji Europejskiej, została przeniesiona do budżetu środków europejskich. Na to zadanie w ramach rezerwy celowej o bardzo podobnym tytule, tyle że w poz. 98, ujęta została kwota 27 miliardów 300 milionów. W związku z tym, Gdybyśmy chcieli porównać kwotę na rok 2010 do kwoty z roku 2009, w którym rezerwa w poz. 8 wynosiła 16 miliardów 400 milionów, w roku 2010 r. ta łączna kwota wynosiłaby 36 miliardów 100 milionów, co oznacza znaczny wzrost wydatków w tym roku na te zadania. Zmienił się jedynie układ klasyfikacji i sposób pokazywania tych środków w ustawie budżetowej.

Chciałabym zauważyć, że jeśli chodzi o dochody, które osiągniemy z Komisji Europejskiej, to one zostały odpowiednio zaplanowane w ramach budżetu państwa w części 77 oraz w budżecie środków europejskich w części 87. W budżecie państwa jest to kwota 3 miliardów 184 milionów zł, a w budżecie środków europejskich – 41 miliardów 837 milionów zł, w tym w ramach funduszy strukturalnych 24 miliardy 400, a w zakresie Wspólnej Polityki Rolnej 17 miliardów 400. Dziękuję.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Ja pytałem o to dlatego, że my na posiedzeniu komisji widzimy tylko środki, które płyną w jedną stronę. Nie widzimy tych, które płyną w drugą, a myślę, że warto byłoby mieć tu symetrię, znać przepływ w jedną i w drugą stronę.

Mamy odpowiedź na część pytań. A teraz kolejne pytania.

Pan przewodniczący Maciej Klima.

**Senator Maciej Klima:**

Pani Dyrektor, pytanie uzupełniające.

O ile wzrosną w związku z tym w roku 2010 inwestycje finansowane z projektów unijnych w porównaniu do roku 2009? Z tej tabelki i z tych materiałów, które mamy... Rzeczywiście, podała pani dane, które są poza tą tabelą, ponieważ zostały inaczej, w innej formie ujęte, ale chodzi nam o informacje dodatkowe.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Tak, proszę bardzo.

**Naczelnik**

**Wydziału do spraw Finansowania Funduszy Unii Europejskiej  
w Departamencie Instytucji Płatniczej  
w Ministerstwie Finansów**

**Danuta Chudzik:**

Generalnie budżet środków europejskich prezentowany jest w załącznikach nr 4 i nr 5 do ustawy budżetowej. Załącznik nr 4 pokazuje dochody, a załącznik nr 5 wy-



datki. Chcąc porównać rok 2010 do roku 2009 tak naprawdę powinniśmy sumować te wydatki w budżecie państwa, które są ujęte w załączniku nr 2 w poz. 8, z wydatkami, które są pokazywane w załączniku nr 5, w rezerwie celowej w poz. 98. Po porównaniu tych kwot wychodzi nam prawie dwukrotny wzrost wydatków w roku 2010 w porównaniu do roku 2009. Dziękuję.

(*Senator Maciej Klima: Dziękuję.*)

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Były jeszcze pytania o kształcenie, między innymi o studentów. Tak?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Jacek Dominik: To już jest część 23...*)

(*Głos z sali: Część dyrektora.*)

Aha, dobrze, ja myślałem, że...

Wobec tego poproszę teraz o odpowiedź na pytania, które dotyczyły części 23. Bardzo proszę pana dyrektora.

**Dyrektor Generalny  
w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej  
Marek Budek:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Wysoka Komisjo!

Ja może zacząłbym, ponieważ pytanie pana senatora Gruszki dotyczyło regionalnych centrów informacji europejskiej, a jednym ze źródeł ich finansowania jest też program wieloletni, od omówienia części 83 poz. 53 w ustawie budżetowej, czyli przygotowania do prezydencji, która właśnie tutaj...

(*Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Tak, bardzo proszę.*)

Jeśli chodzi o część 83 poz. 53 „Przygotowanie, obsługa i sprawowanie przewodnictwa Polski w Radzie Unii Europejskiej w drugiej połowie 2011 r.”, to uprzejmie informuję, że uchwałą Rady Ministrów z dnia 23 czerwca 2009 r. przyjęty został program wieloletni pod nazwą „Przygotowanie, obsługa i sprawowanie przewodnictwa Polski w Radzie Unii Europejskiej w drugiej połowie 2011 r.”. Zgodnie z tą uchwałą łączne nakłady na realizację programu w latach 2010–2012 wyniosą 430 milionów 361 tysięcy zł. Blisko 160 milionów zł to jest część centralna programu, pozostałe 270 milionów stanowi tak zwaną część resortową, w tym jest wkład stricte budżetu państwa w kwocie 376 milionów zł.

Jeśli chodzi o podział na poszczególne lata to przedstawia się to następująco. W 2010 r. nakłady na realizację programu wyniosą nieco ponad 130 milionów zł, z czego blisko 20 milionów zł w ramach części centralnej programu oraz ponad 110 milionów zł w ramach części resortowej; w 2011 r. 285 milionów 817 tysięcy, z czego blisko 139 milionów w ramach części centralnej oraz 146 tysięcy w ramach części resortowej; i w 2012 r. nieco ponad 14 milionów, z czego 1 milion w ramach części centralnej oraz 13 milionów 242 tysiące w ramach części resortowej.

To właśnie ten program wieloletni jest, odpowiadam na pytanie pana senatora, dodatkowym źródłem finansowania regionalnych centrów informacji europejskiej. Uznali-

śmy jednak, że w najbliższym czasie temat prezydencji to temat kluczowy, a ponieważ w działaniach promocyjnych przewiduje się ogłoszenie różnego rodzaju konkursów, do których będą mogły przystępować poszczególne punkty ercie, będzie to też dla nich stanowiło dodatkowe źródło finansowania poza dotacjami z budżetu państwa.

Jeśli chodzi o koszty kształcenia i w ogóle liczby...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak?

*(Głos z sali: Chodziło też o to, ile ich jest i gdzie są te centra informacji europejskiej.)*

W tej chwili to jest, myślę, siedemnaście lub szesnaście punktów regionalnych centrów informacji europejskiej. Są to najczęściej miasta wojewódzkie.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Ja myślę, że to można na piśmie...)*

Jeżeli można uzupełnić tę informację w formie pisemnej, to byłibyśmy wdzięczni.

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Ja chciałbym tylko uzupełnić odpowiedź. My przewidujemy na najbliższym, jeszcze styczniowym, posiedzeniu komisji dyskusję na temat naszej prezydencji i jej priorytetów, tak że niektóre informacje, może i co do części finansowej, też się pojawią.

Bardzo proszę.

### **Dyrektor Generalny w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej Marek Budek:**

Jeśli chodzi o plan budżetu w części 23, to wydatki na kształcenie polskich studentów za granicą były związane głównie z kształceniem studentów w Europejskim Instytucie Uniwersyteckim we Florencji. To są studia doktoranckie. Tam mamy w tej chwili około czterdziestu studentów, przy czym ostatni rok studiów nie jest finansowany przez rząd polski. Podstawą finansowania jest oczywiście międzynarodowa konwencja podpisana wcześniej przez rząd polski.

To jest podstawowe źródło finansowania studentów, inne formy dofinansowania opierają się na porozumieniu rządowym podpisanym przez nasz rząd z Kolegium Europejskim w Natolinie i z Kolegium Europejskim w Brugii. W ramach tego porozumienia w latach 2008–2009 studiowało dwudziestu czterech studentów, ośmiu w Natolinie, szesnastu w Brugii. W latach 2010–2012 to będzie chyba łącznie dwudziestu sześciu studentów. Podstawą finansowania jest tu coroczne porozumienie, którego stroną jest polski rząd. Czy to jest wystarczająca odpowiedź?

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

*(Dyrektor Generalny w Urzędzie Komitetu Integracji Europejskiej Marek Budek: Dziękuję bardzo.)*

Pan senator Chróścikowski.

**Senator Jerzy Chróścikowski:**

Ja mam do pana ministra pytanie, ile środków jest przekazywanych Polsce przez Unię Europejską w 2010 r. i ile jest z tego przekazane na WPRiR, czyli na rolnictwo. Jaki procent środków Unii Europejskiej stanowią środki na Wspólną Politykę Rolną i Rybacką?

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Proszę bardzo, Panie Ministrze. To jest właśnie to, czego my tutaj nie widzimy, a o czym mówiłem, że dobrze byłoby to widzieć.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów  
Jacek Dominik:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, łączna kwota wszystkich środków, która jest przewidziana dla Polski w 2010 r., to jest 49 miliardów zł z jakimś drobnym kawałkiem. Na Wspólną Politykę Rolną i Rybacką jest przewidziane prawie 17,5 miliarda zł, nie chcę tego teraz dokładnie procentowo wyliczać, ale to jest nadal dosyć znacząca kwota. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Wystarczy, tak? Dziękuję bardzo.  
Jeszcze pan poseł Wojciechowski.

**Poseł do Parlamentu Europejskiego  
Janusz Wojciechowski:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący, mam króciutkie pytanie o te koszty prezydencji, a konkretnie o to, co nas najwięcej będzie kosztowało, jeśli chodzi o prezydencję. Jaka jest największa pozycja w tych kosztach? Czy były robione jakieś porównania z kosztami innych prezydencji? Czy nasze koszty są jakieś szczególnie wysokie, czy też może odbiegają w dół od porównywalnych kosztów prezydencji innych krajów?

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

To jest, Panie Pośle, to samo pytanie, które ja zadałem, a odpowiedzi nie było. Być może musimy się spotkać nie z ministrem finansów, tylko...

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Jacek Dominik: A to przepraszam. Nie do mnie było to pytanie, ale...)*

Tak, ale bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów  
Jacek Dominik:**

Jeżeli mogę to generalnie...

*(Głos z sali: Ale odpowiedzi nie było.)*

Przepraszam, po prostu jakoś mi to umknęło.

Generalnie przewidywany koszt prezydencji polskiej kształtuje się na poziomie trochę nawet niższym niż koszt prezydencji krajów Unii Europejskiej o porównywalnej wielkości. Musimy bowiem brać też pod uwagę wielkość kraju, po prostu koszty pewnych rzeczy, transportu itp., są troszeczkę większe w większych krajach, mniejsze w mniejszych.

Zasada przyjęta przez rząd jest taka, że wszystkie koszty związane z prezydencją są ujęte właśnie w tym wieloletnim programie. Trudno robić bezpośrednio porównania z innymi krajami członkowskimi, bo z naszych analiz wynika, na pewno koledzy z UKIE też to potwierdzą, bo w tym współpracowaliśmy, że bardzo wiele państw członkowskich ukrywało sporą część kosztów, jakie poniosły w związku z prezydencją w innych częściach budżetu, w najróżniejszych budżetach resortowych. My staraliśmy się wyjąć wszystko do tego programu wieloletniego, tak aby sposób finansowania był w pełni przejrzysty, aby wszystkie elementy finansowania były tam zawarte. Jest to porównywalne, nie jest to bardzo drogi budżet, on jest porównywalny z prezydencjami państw o podobnej wielkości z ostatnich lat. Jeżeli będzie taka potrzeba, jak rozumiem, pan przewodniczący sygnalizował, że odbędzie w ogóle debata na temat prezydencji, to możemy wtedy omówić szczegółowo wszystkie poszczególne pozycje z programu wieloletniego, omówić, co i jak jest finansowane. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, ja myślę, że wrócimy do sprawy na kolejnym posiedzeniu naszej komisji, na którym będziemy mówili o prezydencji.

Proszę państwa, czy są jeszcze inne uwagi do tych części budżetu, które my omawiamy? Czy są jakieś propozycje zmian? Nie widzę zgłoszeń.

Wobec tego ja składam wniosek, aby nasza komisja pozytywnie zaopiniowała części 45, 83 i 84 ustawy budżetowej...

*(Głos z sali: Bez poprawek.)*

Bez poprawek, bo nie są zgłoszone żadne poprawki.

Czy ktoś jest przeciwnego zdania?

Proszę bardzo.

*(Senator Witold Idczak: Ja składam wniosek przeciwny, o odrzucenie tych części budżetu.)*

*(Młodszy Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Iwona Kozera: Ale nie ma możliwości odrzucenia, tu jest możliwa tylko opinia.)*

Opinia Biura Legislacyjnego jest taka, że...

Może ja pani oddam głos, tak?

**Młodszy Legislator  
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Iwona Kozera:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Zgodnie z regulaminem komisja wyraża opinię na temat ustawy budżetowej. Senat nie ma, zgodnie z konstytucją, możliwości odrzucenia budżetu, tak że może być tutaj wniosek albo o wprowadzenie poprawek, albo o przyjęcie bez poprawek. Dziękuję.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Składam wniosek o przyjęcie bez poprawek, dlatego że nikt nie zgłosił żadnej poprawki. To jest dla mnie logiczne, bo gdyby pan senator Idczak zaproponował jakieś poprawki, moglibyśmy nad tym dyskutować, ale takiego zgłoszenia nie było.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dobrze. Wobec tego powtórzę, ponieważ są wątpliwości, że poddaję pod głosowanie wniosek, który wysunąłem na początku, aby komisja pozytywnie zaopiniowała te części budżetu, które wymieniłem.

Kto jest za? (7)

Kto jest przeciwny? (2)

Kto się wstrzymał od głosu? (3)

A więc większość jest za pozytywnym zaopiniowaniem tych części budżetu, o których dyskutowaliśmy. Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, jest nam jeszcze potrzebny ktoś, kto powie, jakie jest stanowisko naszej komisji, na posiedzeniu Komisji Gospodarki Narodowej. Kto jest członkiem tej komisji?

*(Głos z sali: Senator Iwan.)*

To ja proponuję, żeby senator Iwan przedstawił sprawozdanie naszej komisji w Komisji Gospodarki Narodowej.

Czy są inne propozycje?

Nie ma, zatem komisja tak przyjęła.

Dziękuję bardzo panu ministrowi i państwu w za udział w obradach komisji nad tym punktem porządku.

Zamykam punkt pierwszy i przechodzimy do punktu drugiego. Jest to propozycja dotycząca rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów samochodowych. Instytucją wiodącą jest tutaj Ministerstwo Środowiska.

Ja bardzo poproszę pana ministra o krótkie zreferowanie projektu rozporządzenia.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska  
Bernard Błaszczyk:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Prace nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającym normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych, w ramach zintegrowanego podejścia wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów, toczą się od 7 lutego 2007 r., kiedy to Komisja Europejska opublikowała komunikat na temat wyników przeglądu strategii wspólnotowej dotyczącej obniżenia poziomu emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów. Komisja zdecydowała o realizacji podejścia zintegrowanego, które ma na celu obowiązkowe ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z nowych samochodów osobowych i lekkich dostawczych do 120 g/km do roku 2012. Cel ten ma być osiągniany stopniowo poprzez zmniejszenie emisji do 130 g/km dzięki udoskonaleniu pojazdów silnikowych, zmniejszenie

o dalsze 10 g/km dzięki dodatkowym udoskonaleniom technologicznym i zwiększeniu zastosowania biopaliw.

Kolejna sprawa. Zgodnie z komunikatem z dnia 8 stycznia 2008 r. Komisja Europejska przedstawiła propozycję rozporządzenia dotyczącego norm emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych, następnie po osiągnięciu porozumienia między Parlamentem Europejskim a Radą w dniu 5 czerwca 2009 r. opublikowano Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych. Rozporządzenie to ustalało średni poziom emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych na 130 g/km poprzez udoskonalenie przede wszystkim technologii i napędu pojazdów. Cel ten ma być osiągnięty stopniowo w latach 2012–2015.

Kolejna sprawa. W dniu 4 listopada 2009 r. Komisja Europejska przedstawiła propozycję drugiego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomu emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów samochodowych. Podstawowym obowiązkiem nałożonym na producentów jest ograniczenie średnich poziomów emisji CO<sub>2</sub> dla nowych lekkich samochodów dostawczych do 175 g/km do roku 2016.

W świetle przedstawionych rozporządzeń stanowisko rządu Rzeczypospolitej Polskiej wobec najważniejszych przepisów projektu rozporządzenia jest następujące. Jeżeli chodzi o obowiązek redukcji emisji CO<sub>2</sub>, to on powinien być wprowadzany stopniowo, i tu proponujemy wydłużenie, od roku 2015 do roku 2018. W dobie obecnego kryzysu szczególnie ważne jest stopniowe dochodzenie do określonego celu, tak aby producenci samochodów mieli czas na wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technologicznych.

Jeżeli chodzi o cel długoterminowy, to obecnie nie powinno się ustalać długoterminowego docelowego poziomu CO<sub>2</sub>, czyli tych 135 g/km do roku 2020. Konkretna wartość powinna zostać ustalona po przeglądzie rozporządzenia w roku 2013, ponieważ dopiero wtedy będzie można ustalić, jaki próg wartości emisji jest możliwy do realizacji w dłuższej perspektywie.

Opłaty za przekroczenie emisji powinny być wyważone proporcjonalnie do opłat ponoszonych z tytułu przekroczenia emisji CO<sub>2</sub> w innych sektorach oraz powinny zachowywać proporcjonalność obciążeń dla całej gospodarki.

W sprawie parametru użyteczności Polska zgadza się z zapisem, że parametrem użyteczności powinna być masa pojazdu. Masa jest parametrem bardziej efektywnym niż parametr oparty na powierzchni postojowej i dlatego Polska stoi na stanowisku, że dopiero po przeglądzie rozporządzenia można rozważyć zmianę masy na powierzchnię postojową.

Jeżeli chodzi o tworzenie grup producentów, to Polska popiera zapis, że można tworzyć grupy producentów, w ramach których będzie możliwe wspólne osiąganie określonego docelowego poziomu emisji.

W sprawie zakresu stosowania projektu rozporządzenia Polska uważa, że powinien on być jasno określony. Zapisy projektu rozporządzenia powinny uniemożliwiać dowolne wybieranie przez producenta określonej kategorii pojazdu, to jest samochodu ciężarowego lub osobowego, w celu wyboru idących w ślad za tym wymagań, które musi spełnić.

Jeżeli chodzi o system superzachęt polegających na promowaniu producentów wprowadzających na rynek samochody emitujące poniżej 50 g CO<sub>2</sub>/km, to Polska popiera tę propozycję, ponieważ uważa, że system ten będzie motywował producentów do wprowadzenia na rynek samochodów z bardziej ekologicznymi rozwiązaniami, co poprawi stan nowego parku samochodowego.

Jeżeli chodzi o propozycje zapisów odnoszących się do wprowadzania w samochodach osobowych tak zwanych ekoinnovacji, to Polska uważa to za bardzo ważne dla zachęcenia producentów do stosowania w samochodach rozwiązań ekologicznych, które sprawiają, że pojazdy będą bardziej przyjazne dla środowiska. Rozwiązania te w dłuższej perspektywie mogą zmieniać oblicze polskiego przemysłu motoryzacyjnego, należy jednak, krótko mówiąc, w sposób bardziej staranny dokonać kwalifikacji ekoinnovacji oraz określenia ich skuteczności. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Poproszę teraz pana senatora Stanisława Iwana o uwagi do tego projektu.

**Senator Stanisław Iwan:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowna Komisjo!

Niewątpliwie bezdyskusyjne jest, że należy działać na rzecz ochrony środowiska, to nie ulega najmniejszej kwestii. Jednym z podstawowych źródeł emisji CO<sub>2</sub> jest właśnie emisja z silników spalinowych – to jest drugie co do wielkości źródło emisji po energetyce, a więc ma to istotne znaczenie.

Na początek chcę powiedzieć, żeby uspokoić pana ministra, że bardzo mi się podoba to wyważone stanowisko rządu i będę wnosił o poparcie go przez komisję z tymi wszystkimi uwagami, bo właśnie te uwagi są bardzo istotne z punktu widzenia interesów Polski, ale także z punktu widzenia interesów Unii Europejskiej i w ogóle świata, nawet gdyby odrzucić pewne ideologiczne podejście, jakie ma miejsce w wypadku ochrony klimatu poprzez zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>, które są zapisane w uzasadnieniu. Tu się jednoznacznie stwierdza, że jak nie uda się... jeżeli ma być osiągnięty cel, czyli wzrost średniej temperatury na powierzchni ziemi w skali światowej ma nie przekroczyć 2°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej, i tutaj jest powołanie na ocenę IPCC, to chciałoby się jednak, żeby gwoli rzetelności naukowej było powiedziane, że jak na dzień dzisiejszy, to większość danych na to wskazuje, nie zaś, że jest to prawda podana do wierzenia, ale cóż, tak to już w Unii jest.

Chciałbym zwrócić uwagę na zapis na stronie czwartej uzasadnienia, najpierw przeczytam akapit, a potem go jakoś tam skrytykuję. „Wniosek jest zgodny z trzema filarami Strategii Lizbońskiej, gdyż bardziej surowe wymagania dotyczące emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa powinny stanowić zachętę do rozwijania i stosowania nowych technologii w dziedzinie ochrony środowiska – do tego nie miałbym żadnych uwag – co z kolei może wspierać eksport technologii o wysokiej wartości dodanej oraz pojazdów na rozwijające się rynki pozbawione dużych zasobów ropy naftowej, a także przyczynić się do powstania w Europie miejsc pracy dla wysoko wykwalifikowanych pracowników”. I już ta druga część zdania trochę logiki się nie trzyma ze względu na to, że te nowoczesne, ską-

dinąd pożądane rozwiązania związane ze zmniejszeniem emisji, związane z tym, że pojazdy przede wszystkim będą mniej paliwożerne, tak chciałoby się powiedzieć, to jest jedna strona medalu. A druga strona medalu jest taka, że to powoduje wzrost kosztów wytworzenia i wzrost ceny pojazdów. Zapewne to też nawiązuje do uwagi, którą zgłasza rząd, że tego rodzaju zbyt pospieszne działania nie mogą powodować... Proszę?

(*Głos z sali: ...stanowisko Rady.*)

To jest stanowisko Rady, ale ono nawiązuje do stanowiska rządu, mądrego skądinąd, żeby nie spowodowało to zahamowania wprowadzania w Europie i na świecie tych nowoczesnych rozwiązań ze względu na barierę cenową. To jest bardzo istotne i trzeba zwrócić uwagę na zaprezentowane tutaj stanowisko rządu, żeby robić to spokojnie, powoli, tak żeby nie wyrzucić tej idei.

Już teraz jest tutaj problem, taki trochę po sąsiedzku, jeśli chodzi o samochody osobowe, że takie bardzo ambitne światowe rozwiązania, między innymi dotyczy to francuskich silników, takie dążenie do uzyskania postulowanych norm, co pewne firmy usiłują osiągnąć z wyprzedzeniem, prowadzi do zaniżania pojemności i mocy samochodów. I tak na przykład jeśli chodzi o francuskie samochody osobowe z silnikiem diesla, to są w tej chwili preferowane samochody z silnikiem 1.6, co daje zmniejszenie mocy w porównaniu do silników dwulitrowych o około 30 koni mechanicznych. Na pewno wpływa to na pogorszenie płynności ruchu i zarazem bezpieczeństwa ruchu drogowego; wiadomo, że jest lepiej, jak pod maską jest parę koni mechanicznych więcej.

Ze względu na te uwarunkowania trzeba, mimo tego że całkowity poziom emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej zmniejsza się na skutek obecnych działań, a rozwój małego transportu powoduje zwiększenie emisji z tego źródła, z tych rur wydechowych, o prawie 30%, brać pod uwagę fakt, że małe pojazdy dostawcze są wykorzystywane najczęściej w mikroprzedsiębiorstwach, w przedsiębiorstwach bardzo małych, małych i średnich, i pamiętać, jak niezwykle istotne jest, żeby nie zgubić elementu ekonomicznego, żeby te europejskie pojazdy mogły konkurować na świecie. Są przecież tacy producenci, którzy produkują bardzo tanie pojazdy, przekraczając znacznie normy, o których my w tej chwili mówimy, i na pewno znajdą one zastosowanie w krajach Trzeciego Świata. Tak się składa, że trzy lata w takim kraju pracowałem, i wiem, że tam, podobnie jak u nas, parametr kosztów do niedawna w stu procentach był parametrem podstawowym i nic innego się nie liczyło. I na tym chciałbym zakończyć swoją wypowiedź, jeszcze raz wnosząc o akceptację stanowiska rządu.

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Zanim oddam głos panu ministrowi Błaszczukowi, jeszcze pan senator Gorczyca, a potem pan senator Wojciechowski.

### **Senator Stanisław Gorczyca:**

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, Panie Ministrze, ja myślę, że stanowisko rządu jest rzeczywiście rozsądne, że rząd zbadał pewnie sytuację, jaka jest w tej chwili w Polsce, i dlatego wysuwa takie właśnie propozycje. Ja mam pytanie o to, jaka jest szansa na wprowadzenie polskiego stanowiska w życie. Czy to, co proponuje polski rząd ma szansę przejść w Unii Europejskiej?



A co do samochodów to wydaje mi się, że lekkie samochody transportowe, które są stosowane w Polsce, w naszej gospodarce, nie różnią się praktycznie, jeśli chodzi o ich rodzaj, ale są pewnie o wiele starsze, a ich mniejsze zaawansowanie technologiczne powoduje, że emisja gazów jest większa niż w krajach Europy Zachodniej. Ale głównie chodzi mi o to, jakie mamy szanse na wprowadzenie naszych propozycji. Dziękuję.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze... Aha, jeszcze pan senator Wojciechowski, proszę bardzo.

**Senator Grzegorz Wojciechowski:**

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, Wysoka Komisjo, mnie interesuje, w jaki sposób jest wyliczana ta ilość dwutlenku węgla na kilometr. Czy to wprost wynika ze spalania, czy też jest to jakaś wartość, średnia, nie wiem, dla danej grupy samochodów lub konkretnego samochodu? Wiadomo, mały samochód będzie mniej spalał, większy samochód więcej, co musi się przełożyć na mniejszą ilość dwutlenku węgla. Czy w takim razie wyznacznikiem dużo bardziej czytelnym nie byłoby zużycie paliwa na przykład na 100 km? To się chyba powinno przełożyć.

Jest poza tym kwestia obciążenia samochodów. Czy samochody dostawcze, które wożą powiedzmy 100% swojego ładunku, będą więcej zużywać niż te samochody, które przewożą połowę ładunku? Chodzi mi o to, w jaki sposób jest wyznaczane, że te samochody mają tyle spalać: czy to jest jakaś przyjęta średnia, czy jakaś wartość maksymalna, czy ma to związek ze zużyciem paliwa, czy też nie. Myślę, że dosyć dobrze to wyjaśniłem.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo. To jest bardzo techniczne pytanie, ale zobaczymy...

Jeszcze pan senator Gruszka, a potem oddam głos panu ministrowi.

**Senator Tadeusz Gruszka:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, dyskutujemy na temat nowych lekkich samochodów dostawczych. Ja mam prośbę dotyczącą samochodowych osobowych, myśmy już mieli na posiedzeniu odnoszące się do nich rozporządzenie i chciałbym wiedzieć, na jakim etapie jest obecnie to rozporządzenie. Interesuje mnie rozporządzenie w sprawie samochodów osobowych. To pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Czy Komisja Europejska planuje coś dla samochodów ciężarowych, tych, które widzimy na drogach w obłoku czarnego smogu? Czy wyeliminowanie tych samochodów, oczyszczenie z tego w jakiś sposób środowiska, jest planowane? A jeżeli nie w ramach Unii, to czy ministerstwo planuje zrobić porządek z samochodami, które wloką za sobą obłoki sadzy? To kolejne pytanie.

Chciałbym też wyrazić obawę, czy nie dokonamy czasami w majestacie prawa wykluczenia państw o słabym rozwoju technologicznym, które nie będą w stanie proponować takich rozwiązań i będą zmuszone do kupowania technologii czy całego goto-

wego produktu. Czy końcowym efektem nie będzie właśnie to, że wykluczemy w Unii jakieś państwa z powodu, nazwę to tak na okrągło, technologicznego zacofania?

I ostatnie pytanie, tym razem do sprawozdawcy. Powiedział pan, że samochody są, ogólnie rzecz biorąc, drugą po energetyce kategorią. Czy potrafi pan proporcjonalnie podać, jaki to jest poziom? Na zasadzie: energetyka tyle procent, samochody tyle, inne tyle. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Ja oddam głos panu ministrowi Błaszczukowi, bo może pan minister odpowie. Jeżeli pytania są zbyt szczegółowe, techniczne, to można też na piśmie udzielić odpowiedzi. Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska  
Bernard Błaszczuk:**

Odniosę się najpierw do ostatniego pytania o samochody osobowe. O tym już mówiłem, że z dniem 23 kwietnia 2009 r. określono normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>. Krótko mówiąc, ono już obowiązuje, jest to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 443.

I teraz lekkie te samochody dostawcze. Tu wróciłbym może do troszeczkę szerszego spojrzenia.

Jeżeli chodzi o techniczne sprawy, o docelowe i indywidualne orientacyjne poziomy emisji CO<sub>2</sub>, to jest wzór matematyczny, który określa, jak się to bada, co się robi, a do tego są załączniki, załącznik nr 1 i załącznik nr 2, gdzie się zbiera dane. Tam jest wpisany producent, typ, wariant, wersja samochodu, indywidualne poziomy emisji CO<sub>2</sub>, masa samochodu, rozstaw osi, szerokość rozstawu, ładowność itd. To wszystko jest przedmiotem monitorowania i sprawozdawczości z jednej strony, a docelowe i indywidualne wymagania, jakie musi spełnić silnik – z drugiej. To jest od razu odpowiedź na pytanie pana senatora. Oczywiście, że docelowo może powstać sytuacja, o której pan mówił, że dany kraj może być wyeliminowany z jakiejś produkcji. My też uważamy, że musi być pewien odstęp czasowy dający możliwość, by każdy z krajów mógł się do tego przygotować, tak żeby do tej sytuacji nie doszło. Tu nie chodzi o eliminowanie z rynku, ale gdybyśmy przyjęli pewne rozwiązania, które są, powiedziałbym, dość rygorystyczne, mogłoby dojść do takiej sytuacji. Wszyscy, którzy są producentami samochodów, mogliby, krótko mówiąc, natrafić na tego rodzaju sytuację.

A teraz system i sprawy związane z tym, jak poszczególne kraje do tego podchodzą, co w ogóle się dzieje. Generalnie można rzecz ująć w ten sposób, że uważa się, że transport powinien wnieść wkład w ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, i to jest pierwsza sprawa, zgodnie z polityką Unią Europejskiej, zgodnie z pakietem energetyczno-klimatycznym. Uważa się też, że cele powinny być ambitne, ale jednocześnie realistyczne, czyli potrzebujemy silnych podstaw oraz takiej wiedzy, która pozwoli nam określić cel długoterminowy. Takie państwa jak Francja, Niemcy boją się już określać cel długoterminowy, sądzą, że rok 2013 powinien być okresem zbierania wiedzy i gromadzenia doświadczeń. To się akurat ładnie wpisuje w nasze stanowisko, które myśmy

też zresztą przedstawiali na grudniowym posiedzeniu Rady. W grudniu 2010 będzie następne posiedzenie Rady, na którym wszystkie wytyczne w tym zakresie będą analizowane i zostanie przedstawione to, co powinno być w tym rozporządzeniu określone. Znalezienie równowagi pomiędzy kosztami i celem, również ze względu na Protokół z Kioto, ma być głównym przedmiotem całej pracy do grudnia bieżącego roku.

Tyle powiedziałbym w tych głównych sprawach. Ja nie chcę się tu odnosić do szczegółów, to nie jest nic tajnego, możemy podać, jak to się docelowo indywidualnie robi, kto bada, co robi, to nie są rzeczy tajne, broń Boże, nic tajnego tu nie ma.

Podsumowując wszystkie te działania, powiem jeszcze, że jeśli chodzi o docelowy indywidualny poziom emisji, to wydaje się, że Komisja Europejska również już nie napina mięśni tak, w takim sensie, że jutro musimy być prymusami, musimy pierwsi na świecie przedstawić rozwiązania w tym zakresie. Myślę, że to jest dla nas bardzo dobre.

Jeśli o czymś zapomniałem, to przepraszam.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo. Tak rozumiem tę odpowiedź na pytanie pana senatora Górczyca, że są szanse na to, że zmiany pójdą w tych kierunkach, o których pan minister mówił.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska  
Bernard Błaszczak:**

Powiedziałbym, że na razie jest wyjątkowa zbieżność poglądów delegacji Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii, która też zgłosiła pewne zastrzeżenia. Nasze stanowisko akurat bardzo ładnie się tu wpisywało, wpisuje się na tę chwilę, tak jak powiedziałem. Zgadzamy się co do tego, że transport ma wnieść wkład w ograniczenie emisji gazów cieplarnianych zgodnie z polityką Unii Europejskiej, pakietem itd., w sprawie celu mamy zgodę, zgadzamy się z wektorem, z kierunkiem, niemniej jednak uważamy, że pewne rozwiązania wymagają, powiedziałbym, trochę zwolnionego kroku w tym działaniu.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Widzę, że zgłaszają się jeszcze panowie senatorowie Wojciechowski i Gruszka, tak? Bardzo proszę.

**Senator Grzegorz Wojciechowski:**

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, bardzo krótko.

Jak wiadomo, samochód to jedna strona zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, a technika czy technologia samego poruszania się samochodu, kwestia, prędkości i jakości drogi – to druga. Czy jest lub może być uwzględniane na przykład poprawienie jakości drogi? Wiadomo, że mniejsze mogą być na przykład opory toczenia itd.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Czy może być na przykład uwzględnione, że to, że samochód, który nieco więcej zużywa paliwa, będzie jechał po lepszej drodze, da ten sam efekt, czy też w grę wchodzi wyłącznie parametry techniczne samochodu?

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Bernard Błaszczyk: To są niestety, Panie Senatorze, dwie różne...)*

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Panie Ministrze, może jeszcze pytanie pana senatora Gruszki i wtedy zamknijemy już dyskusję.

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Bernard Błaszczyk: Aha, przepraszam.)*

**Senator Tadeusz Gruszka:**

Tak, dziękuję Panie Przewodniczący.

Wracam do samochodów ciężarowych, bo mówimy o osobowych, to mamy załatwione, mówimy, w jaki sposób lekkie dostawcze także są tym rozporządzeniem załatwione...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, ale ja wspomniałem o tych naszych bolączkach związanych z samochodami ciężarowymi, które ciągną za sobą obłoki sadzy. Chciałem wiedzieć, czy ministerstwo ma pomysł na te samochody w Polsce, bo nie zauważyłem, żeby zagraniczne w ten sposób traktowały naszą atmosferę.

I jeszcze pytanie dodatkowe. Czy pan minister wie, kto w jakich proporcjach emituje ten dwutlenek, że energetyka tyle procent CO<sub>2</sub>...

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Bernard Błaszczyk: Ja myślałem, że na to senator Iwan odpowie.)*

Tak, ale zasygnalizowałem, że nie wie, dlatego kieruję pytanie do pana.

*(Senator Stanisław Iwan: To ja się włączę w tej chwili i odpowiem na to pytanie.)*

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Bernard Błaszczyk: Nie, nie, żartuję.)*

Ale jeszcze na koniec pytanie, które sobie zanotowałem, a przedtem go nie zadałem.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Proszę włączyć mikrofon.)*

A, wyłączył się, przepraszam.

Powiedział pan, że proponujemy, aby wprowadzanie było stopniowe w latach 2015–2018, w ten sposób się pan wyraził. W jaki sposób mam sobie wyobrazić przedział czasowy na wdrażanie tego pomysłu, o którym pan powiedział? Dziękuję bardzo.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Dziękuję...)*

Czy podanie ostatecznej daty wynikającej z konkretnego roku, nie zaś z przedziału czasu, nie byłoby skuteczniejsze? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dobrze.

Jak rozumiem, pan minister Błaszczyk na to odpowie.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska  
Bernard Błaszczyk:**

No więc jeżeli chodzi o to, czy Ministerstwo Środowiska się włącza, to ono nie musi się włączać, są już dzisiaj obowiązujące przepisy, każdy musi spełniać normy spalania, inaczej nie może otrzymać...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Za to ja nie odpowiadam. Każdego roku jest przeprowadzany przegląd techniczny i tam w ramach przeglądu jest sprawdzane, czy emisja spalin dokładnie... Ja się z panem zgadzam, bo nieraz widzę tę chmurę za autobusem. Widocznie ktoś oszczędza na tym, że nie płaci. Podział ról jest tu dość znaczny, od tego jest Inspekcja Transportu Drogowego, od tego są stacje diagnostyczne, które dają zezwolenia na prowadzenie pojazdów na poszczególne lata.

Pan senator miał jeszcze pytanie o proporcje emisji. Energetyka... Pan senator może mnie tu wesprzeć? Ja trochę pamiętam, ale mogę mieć nieprecyzyjne dane i nie chciałbym...

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Może pomińmy to pytanie.)*

Nie jest to żadna wiedza tajemna, tak jak powiedziałem, ale ja nie chcę po prostu powiedzieć czegoś, czego nie było. Chętnie prześlę odpowiedź na piśmie.

Jeżeli chodzi o te sprawy procentowe rozłożone, jak pan mówił, między lata 2015–2018 itd., to my chcemy to, co Unia chce zrobić w latach 2012–2015, przesunąć na lata 2015–2018, z sygnałem, że producenci muszą to już w tej chwili podjąć i mają na to więcej czasu, mają po prostu o trzy lata więcej. I to jest ta sprawa. Czyli chcemy, z zachowaniem tego samego interwału czasowego, który byłby dla poszczególnych producentów określany, aby był on przeniesiony na lata 2015–2018, natomiast w tej chwili jest to już sygnał, ostrzegawczy dzwonek, że musimy to zrobić, tak jak jest w wypadku energetyki. W pakiecie energetyczno-klimatycznym mamy identyczną sytuację. Wiemy, że od roku 2018 już nie będzie bezpłatnie oddawanych limitów, że do tego czasu musimy z pewnymi rzeczami zdążyć, że oni już muszą w tej chwili podjąć działania. I identyczną zasadę tu zastosujemy, zastosujemy ten interwał czasowy przesunięty na lata 2015–2018.

I tu wstępnie muszę powiedzieć, że być może nie mamy zgody ze wszystkimi krajami. Niemcy chcą to wprowadzić już w roku 2013, żeby skończyć w roku 2016. Ale jak mówię, jest jeszcze rok wzajemnych uzgodnień, przekonywania się w jednej czy drugiej sprawie, tak żebyśmy mogli podjąć decyzję w tym zakresie.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo.

Pan senator Głowski, ostatnie pytanie.

**Senator Piotr Głowski:**

Może nie tyle pytanie, co stwierdzenie.

Oczywiście daty możemy sobie podawać dowolne, dziesięć lat temu podaliśmy, że Europa będzie w roku 2010 bardziej konkurencyjna niż Stany Zjednoczone. I prawie się udało, ale nie dlatego, że jesteśmy lepsi, tylko dlatego, że w międzyczasie Stany troszeczkę podupadły na gospodarce.

*(Głos z sali: Mamy jeszcze czas, jeszcze...)*

Musimy jeszcze na to popracować albo Stany muszą nadal zwalniać.

Tak samo patrzyłbym na to. Zapis, o którym senator Iwan mówił, że może spowodować, że sprzedaż naszych supertechnologicznie zaawansowanych samochodów będzie się odbywała do krajów Trzeciego Świata, uważam za zupełnie nietrafiony, bo

nie wyobrażam sobie produkcji w Europie na przykład na rynek chiński. Mamy szansę mieć ten ruch raczej w drugą stronę.

A co do zaostrzania naszych wewnętrznych przepisów związanych z emisją spalin, zarówno co do samochodów ciężarowych, jak i osobowych, to należy pamiętać, że dzięki tym samochodom, często bardzo starym, odbywa się dzisiaj ruch mieszkańców małych miasteczek i wsi do dużych miast, gdzie znajdują pracę. Wystarczy się przejechać między godziną szóstą a ósmą rano drogą łączącą dużą aglomerację z mniejszymi miejscowościami, aby zobaczyć te wiekowe z reguły samochody, w których podróżuje wiele osób. Podobnie jest z samochodami ciężarowymi, one dzisiaj są w dużej mierze podporą małych firm, których nie stać na bardzo nowoczesny tabor.

No a co do....

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Bernard Błaszczyk: Ale przecież my dajemy ten interwał czasowy, to jest prawie trzy lata.)*

Tak jest. Ja nie dyskutuję, Panie Ministrze, ze stanowiskiem rządu, to jest tylko, powiedziałbym...

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Potwierdzenie...)*

Tak, potwierdzenie dla tej słusznej chyba drogi, dla tego, abyśmy nie próbowali zrobić czegoś na siłę, nie uwzględniając tej równowagi. Tylko tak należało to odebrać.

#### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Jasne. To jest poparcie dla tego, co czyni rząd.

*(Senator Stanisław Iwan: Ja chciałbym jeszcze zdanie.)*

Ja bym poprosił o sformułowanie wniosku końcowego. Bardzo proszę.

#### **Senator Stanisław Iwan:**

Wniosek zaraz sformułuję, najpierw muszę się ustosunkować do tego, co wygłosił tutaj senator Głowski.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Proszę krótko, Panie Senatorze.)*

Dobrze, zdecydowanie krótko.

Ja przez trzy lata mieszkałem i pracowałem w Afryce Północnej. Tam nie ma samochodów z Trzeciego Świata, tam są tylko stare, bardzo stare, samochody europejskie. Są samochody francuskie, niemieckie, są japońskie itd. To, co mówię, opieram na tym, co wiem. Tylko tyle chcę powiedzieć.

A co do wniosku to jeszcze raz tak go formułuję, aby komisja poparła stanowisko rządu.

#### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

My się ustosunkowujemy do projektu rozporządzenia, a więc w tym wypadku tak jak rząd, który projekt rozporządzenia ocenia pozytywnie, ale wnosi na tym etapie, bo to jest w trybie art. 6, swoje uwagi. Rozumiem, że tak jest sformułowany wniosek.

#### **Senator Stanisław Iwan:**

Tak jest, taki jest mój wniosek.

**Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Czy są inne propozycje niż przedstawiona przez senatora sprawozdawcę?

Patrzę na senatora Idczaka, ale on nie zgłasza...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Wobec tego, Panie Ministrze, komisja pozytywnie opiniuje projekt rozporządzenia i jednocześnie wspiera działania rządu, żeby dokonać zmian, które uwzględniłyby to stanowisko.

Dziękuję bardzo panu ministrowi, dziękuję pani, za udział w posiedzeniu komisji.

Zamykam ten punkt.

Proszę państwa, punkt trzeci porządku to jest propozycja prezydium, aby nie rozpatrywać dokumentów o numerach COM(2009) 659, 670, 668, 658, 653, 651, 650, 648, 645 i 644 oraz dokumentów o numerach 17140/09 i 15382/09. Gdyby były inne opinie, bardzo proszę o sygnał, wrócimy wtedy do tego na kolejnym posiedzeniu komisji.

I wreszcie punkt czwarty porządku, czyli omówienie projektu planu pracy naszej komisji na pierwszą połowę roku 2010.

Ja myślę, że nie będę go omawiał. Państwo otrzymaliście odpowiedni materiał, tak? A, nie macie państwo. Wobec tego powiem, że moja propozycja jest taka, aby rozdać członkom komisji projekt planu na styczeń, luty, marzec, kwiecień, maj i czerwiec. Prosiłbym o ewentualnie o uwagi i zgłaszanie swoich wizji tego, co chcielibyście państwo, aby było robione.

Powiem tylko krótko, że będziemy chcieli, żeby w styczniu rząd nam przedstawił swoje priorytety, jeżeli chodzi o prezydencję. Będziemy też mieli spotkanie na zakończenie minionej i otwarcie nowej prezydencji, w lutym będzie plan legislacyjnej pracy Komisji Europejskiej, w marcu – Roczna Strategia Polityczna Komisji Europejskiej.

I planujemy też, chciałbym dodać, wizytę w Parlamencie Europejskim w Brukseli, planujemy zorganizować taki wyjazd. I być może zorganizowalibyśmy też spotkanie, tak to teraz widzę, na przykład na temat Traktatu z Lizbony i tego, co on zmienia. Być może byłoby dobrze, żebyśmy szczegółowo przedyskutowali rolę Komisji Spraw Unii Europejskiej po Lizbonie, bo przewidywane są zmiany w odpowiedniej ustawie, która reguluje współpracę rządu itd. w sprawach europejskich.

Ale może nawet bez dyskusji, chyba że ktoś chciałby coś powiedzieć, poprosiłbym tylko o uwagi. I na przyszłym posiedzeniu komisji przyjęlibyśmy plan pracy na to półrocze.

Czy są jeszcze jakieś inne sprawy? Nie widzę zgłoszeń.

Wobec tego wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia.

Zamykam posiedzenie.

Dziękuję wszystkim za udział w posiedzeniu naszej komisji. Do zobaczenia.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 24)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851