



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1539)

99. posiedzenie
Komisji Spraw Unii Europejskiej
w dniu 28 kwietnia 2010 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2008) 436.
2. Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej działanie Unii Europejskiej na rzecz Znak Dziedzictwa Europejskiego – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2010) 076.
3. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../.. z dnia [...] r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1905/2006 ustanawiające Instrument finansowania współpracy na rzecz rozwoju – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2010) 102.
4. Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 2007/2004 ustanawiające Europejską Agencję Zarządzania Współpracą Operacyjną na Zewnętrznych Granicach Państw Członkowskich Unii Europejskiej (FRONTEX) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2010) 061.
5. Wnioski nierozpatrywane – propozycje – sygnatury Komisji Europejskiej: COM (2010) 115, COM (2010) 098, COM (2010) 097, COM (2010) 096, COM (2010) 090, COM (2010) 089, COM (2010) 075, COM (2010) 072, COM (2010) 071, COM (2010) 065, COM (2010) 054, COM (2010) 053.

(Początek posiedzenia o godzinie 8 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Proszę państwa, rozpoczynamy posiedzenie naszej komisji.

Witam wszystkich obecnych senatorów, a także naszych gości. Chciałbym szczególnie serdecznie przywitać... Może tak według listy: z Ministerstwa Infrastruktury – pana dyrektora Rafała Wójcika i panią Annę Gruszczyńską; z Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego – panią minister Monikę Smoleń i panią Urszulę Ślęzak, naczelnika wydziału w Departamencie Współpracy z Zagranicą; z Ministerstwa Spraw Zagranicznych – pana dyrektora Marka Ziółkowskiego i panią Katarzynę Czerniecką; z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji – pana ministra Piotra Stachańczyka i panią dyrektor Małgorzatę Kutylę.

Proszę państwa, mamy porządek dzisiejszego posiedzenia, który obejmuje cztery punkty merytoryczne i propozycję prezydium, aby nie rozpatrywać pewnych punktów.

Czy są jakieś uwagi do rozpatrywanych punktów?

Proszę bardzo, pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Chciałbym zwrócić uwagę na punkt pierwszy, który jest rozpatrywany w myśl art. 8. A zgodnie z tym artykułem na wydanie opinii mamy dwadzieścia dni. Ze zrozumiałych powodów ten termin jest opóźniony, ale dyskusja w tej sprawie jest jak najbardziej wiążąca, przy czym w myśl tego artykułu nasza opinia nie będzie wiążąca dla rządu. To jest pierwsza uwaga.

I druga uwaga, a właściwie pytanie. Nie miałem możliwości śledzenia łącz... odebrać informacji, którą otrzymałem pocztą elektroniczną. Udało mi się jedynie dotrzeć do materiałów z tego wcześniejszego posiedzenia, informacji dotyczących pierwszego i drugiego punktu. Jeśli chodzi o trzeci i czwarty, w poczcie sygnatury czy znaki COM nie były... Nie było możliwości śledzenia łącz. Nie wiem, czy tylko u mnie była taka dolegliwość strony internetu, czy to była jakaś ogólna nieprawidłowość. Chciałabym prosić kolegów czy też szefów komisji o wyjaśnienie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Co do terminów, to wiadomo, proszę państwa, że musieliśmy odwołać poprzednie posiedzenie komisji. Argumenty były tak mocne, że nie ma o czym mówić. Jeżeli natomiast chodzi o te kwestie techniczne, to ja nie miałem takich problemów i nie wiem, czy inni koledzy je mieli. Spróbujemy to wyjaśnić.

Proszę państwa, mam propozycję, żebyśmy zmienili kolejność rozpatrywania punktów, to znaczy, punkt drugi rozpatrywali jako pierwszy ze względu na to, że pani minister ma dzisiaj inne, że tak powiem, zadanie, musi być tam gospodarzem. I chciałbym, żebyśmy punkt czwarty rozpatrywali jako drugi, dlatego że już grozi nam działanie według nowego Regulaminu Senatu, będziemy pewnie stwierdzali, że jest naruszona zasada pomocniczości. Musimy zdażyć z tym punktem na to posiedzenie Senatu i powinniśmy wcześniej go rozpatrzyć, żeby jeszcze prezydium mogło się do tego ustosunkować. Czyli w pierwszej kolejności będziemy rozpatrywali punkt, który jest zapisany jako drugi, potem ostatni i dalej już po kolei.

Czy są jakieś uwagi w tej sprawie? Nie ma. Dziękuję bardzo. Przyjęliśmy porządek.

I może teraz oddam głos pani minister Smoleń, bo to jest wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej działanie Unii Europejskiej na rzecz znaku dziedzictwa europejskiego.

Bardzo proszę o krótkie przedstawienie tego projektu.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego
Monika Smoleń:**

Panie Przewodniczący, bardzo dziękuję.

Szanowni Panowie Senatorowie!

Bardzo dziękuję za przeniesienie tego punktu. Dzisiaj prezentujemy założenia strategii rozwoju kapitału społecznego, której jesteśmy liderem. Dlatego też bardzo dziękuję, że możemy zabrać głos jako pierwsi.

Mam przyjemność przedstawić stanowisko rządu odnośnie do wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej działanie Unii Europejskiej na rzecz znaku dziedzictwa europejskiego. Przypomnę, że to jest kontynuacja. Inicjatywa dotycząca znaku dziedzictwa europejskiego powstała w roku 2006 jako projekt międzyrządowy, którego autorami były Francja, Hiszpania i Węgry. Celem miało być wzmocnienie poczucia tożsamości pomiędzy obywatelami Europy, wzmocnienie znaczenia dziedzictwa w budowaniu wspólnej tożsamości europejskiej. Przede wszystkim inicjatywa dotyczyła i była kierowana do młodzieży i dzieci w celu, tak jak powiedziałam, wzmacniania ich tożsamości, poczucia przynależności do Wspólnoty.

Polska brała udział w tej inicjatywie międzyrządowej. Na wniosek Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego do znaku dziedzictwa europejskiego zostały wpisane cztery obiekty: Gniezno, katedra wawelska, Kościół Świętego Stanisława wraz z klasztorem Dominikanów w Lublinie oraz Stocznia Gdańska. W ramach tej inicjatywy międzyrządowej na listę znaku dziedzictwa europejskiego wpisano sześćdziesiąt cztery obiekty z osiemnastu państw. Uznano jednakże, że inicjatywa w formie międzyrządowej nie ma wystarczającej siły i możliwości promocji i dlatego lepiej będzie przekształcić ją w inicjatywę unijną, trochę podobną w kształcie do inicjatywy „Europejska Stolica Kultury”. I projekt decyzji, o której dzisiaj mówimy, zmierza właśnie w

tym kierunku, czyli przekształcenia inicjatywy międzyrządowej w inicjatywę na poziomie europejskim. Oczywiście przewiduje się, że będą w niej brały udział wszystkie kraje członkowskie Unii Europejskiej, proponowany jest także sposób wyboru obiektów, które miałyby otrzymać znak dziedzictwa europejskiego, a także ich promocji. W dyskusji, która toczyła się na forum komitetu do spraw kultury, zdecydowano, że najlepszym sposobem będzie taki łączony wybór, jak w przypadku Europejskiej Stolicy Kultury. To znaczy, że przy finalnym wyborze i wskazaniu obiektów, które miałyby otrzymać ten znak, powinny brać udział zarówno państwo członkowskie, jak i Komisja Europejska.

I ostatnia rzecz, o której chciałabym powiedzieć. Długo toczyły się dyskusje dotyczące związku pomiędzy znakiem dziedzictwa europejskiego a listą UNESCO, czym różnią się te inicjatywy. Podkreślano, że w ramach znaku dziedzictwa europejskiego mówimy przede wszystkim o kwestiach symbolicznych, o kwestiach tożsamościowych, nacisk jest położony na edukację, mniej na kwestie związane bezpośrednio z ochroną dziedzictwa kulturowego.

Rząd popiera w pełni tę decyzję. Oczywiście mamy pewne wątpliwości, które zgłaszaliśmy także w trakcie prac wstępnych. I będziemy chcieli o nich dyskutować także podczas prac nad ostatecznym kształtem decyzji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Pani Minister.

Proszę teraz pana senatora Andrzeja Szewińskiego o uwagi do tego projektu.

Senator Andrzej Szewiński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

W obecnej formule ta inicjatywa międzyrządowa, o której wspomniała pani minister, nie do końca spełnia oczekiwania projektodawców, ponieważ często te kryteria nie były zunifikowane. W związku z powyższym znak dziedzictwa europejskiego był nadawany obiektom ważnym z punktu widzenia konkretnego narodu czy też kraju, który zgłaszał wniosek, nie było spojrzenia z szerszej perspektywy, czyli Unii Europejskiej i wartości, jakie niesie.

I chciałbym jeszcze dodać, powołując się na opinie analityków, że projekt zasługuje na poparcie ze względu na wartości, które promuje oraz korzyści wynikające z jego wprowadzenia dla państw uczestniczących. W niektórych punktach budzi wątpliwości z powodu zbyt ogólnych i niejednoznacznych sformułowań. Jeżeli jest taka wola państwa, to mogę rozwinąć ten temat. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czyli rozumiem, że propozycja jest taka, żeby pozytywnie to zaopiniować. A jeśli chodzi o te uwagi, o których pan senator mówi, to pani minister o tym wspominała. Rozpatrujemy to na podstawie art. 6, jest to początek drogi, więc jest czas na dokonanie zmian.

Czy są pytania i uwagi?

Pan senator Tadeusz Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Jedno pytanie. Wspomniała pani o ochronie dziedzictwa kulturowego, które jest pod egidą UNESCO. Czy wyklucza się sytuacje, że te same obiekty będą na jednej i drugiej liście, UNESCO i ZDE? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są inne pytania jeszcze? Nie widzę zgłoszeń.

Pani Minister, bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego

Monika Smoleń:

Nie, nie wyklucza się, żeby ten sam obiekt był i na liście UNESCO, i na liście znaku dziedzictwa europejskiego, bo jak powiedziałam te inicjatywy mają trochę inny charakter. W tym wypadku będziemy mówić bardziej o symbolice, o wspólnym znaczeniu dla historii Europy. I to, o czym mówił pan senator – rzeczywiście na etapie inicjatywy międzyrządowej te kryteria były nie do końca jednoznaczne, a inicjatywa europejska ma prowadzić do ujednoczenia kryteriów i poprzez ten mieszany panel, kraj członkowski i Komisja Europejska, doprowadzić do ujednoczenia procesu wyboru.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Wydaje się, że nie ma wątpliwości co do tego, że jest to potrzebne, taka standaryzacja jest konieczna. Poszczególne państwa mają różne interesy, a jeżeli to ma być standard europejski, trzeba to ujednoczyć.

Proszę państwa, czyli jest propozycja, aby komisja pozytywnie rozpatrzyła projekt decyzji.

Czy są inne propozycje? Nie ma, dobrze.

Pani Minister, zwykliśmy bez głosowania podejmować takie decyzje, czyli komisja popiera projekt decyzji. Dziękuję bardzo, Pani Minister, Pani Naczelnik.

I zamykam ten punkt.

Proszę państwa, przechodzimy do punktu drugiego, jest to projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady 2007/2004 ustanawiające Europejską Agencję Zarządzania Współpracą Operacyjną na Zewnętrznych Granicach Państw Członkowskich Unii Europejskiej, czyli chodzi o Frontex. Instytucją wiodącą jest Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji. My niedawno rozpatrywaliśmy ten punkt, tylko nie z punktu widzenia zasady pomocniczości, ale w trybie art. 6.

Proszę o zabranie głosu pana ministra Stachańczyka.

Panie Ministrze, bardzo proszę o przypomnienie, z tym że w tej chwili ze zwróceniem uwagi właśnie na tę sprawę pomocniczości.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Piotr Stachańczyk:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Jeśli chodzi o aspekt pomocniczości, to Wysoka Izba dokonuje oceny. Myśmy przedstawili nie tak dawno, na jednym z poprzednich posiedzeń komisji, projekt tego rozporządzenia. I wtedy mówiłem, że w zamierzeniu twórców ma on zwiększyć zdolności operacyjne agencji Frontex. W dużej mierze projekt ten przenosi akcenty. Dotychczas były one położone zgodnie z planem na szkolenia i wymianę informacji, tworzenie analiz ryzyka, a w mniejszym stopniu na działania operacyjne. Teraz zdecydowanie zwiększone zostają możliwości działań operacyjnych agencji. I mówiłem wtedy, że to nie jest przypadek, lecz przemyślana koncepcja, przede wszystkim wynikająca z potrzeb krajów basenu Morza Śródziemnego, które właśnie tego od agencji Frontex oczekują. Agencja prowadzi kolejne operacje morskie na Morzu Śródziemnym i jest duże zapotrzebowanie tych krajów, aby prowadziła ich więcej, dysponując większą liczbą sprzętu, większą liczbą funkcjonariuszy. I w związku z tym projektowane rozporządzenie zmienia mechanizm wykorzystywania sprzętu, nabywania go przez agencję i uzyskiwania od państw członkowskich, zmienia mechanizm dotyczący udziału funkcjonariuszy straży granicznej we wspólnych operacjach, przewidując obowiązkowy wkład ze strony państw członkowskich w postaci przedstawiania zasobów ludzkich państw członkowskich do agencji. Zwiększa rolę organu współkierującego operacjami, nakłada na Frontex zadanie ułatwienia współpracy operacyjnej z państwami trzecimi, a agencji powierza rolę organu koordynującego operacje we wspólnych działaniach związanych z powrotami. I to, o czym rozmawialiśmy poprzednio, a co nie wiąże się z tematem dzisiejszym, wprowadza obowiązek zawarcia umowy o siedzibie. Jak pamiętamy, było to przedmiotem długiej i wyczerpującej dyskusji na poprzednim posiedzeniu.

Stanowisko rządu idzie w tym kierunku, aby wszędzie tam, gdzie pojawiają się uprawnienia Fronteksu, które my rozumiemy, dostrzegamy potrzebę podejmowania takich działań na niektórych granicach Unii szczególnie zagrożonych nielegalną migracją, były stosowane na zasadzie dobrowolności, zwłaszcza jeśli chodzi o przekazywanie sprzętu i ludzi, tak aby nie wiązało się to z zmniejszeniem zdolności operacyjnych państw członkowskich i dodatkowymi obciążeniami finansowymi dla tych krajów.

Chcielibyśmy dodatkowo, czyli ponad to, co jest w projekcie rozporządzenia, przeanalizować w trakcie prac zwiększone uprawnienia rady JHA w stosunku do agencji Frontex. Jest ona tak skonstruowana, że rada ma dość minimalne, powiedziałbym, uprawnienia wobec niej. Są agencje unijne w tym samym obszarze, wobec których JHA ma znacznie większe uprawnienia. To jest tylko nasza sugestia, którą będziemy chcieli w trakcie prac zgłaszać. Frontex generalnie jest zarządzany przez zarząd składający się z przedstawicieli państw członkowskich, i to on ma zasadnicze uprawnienia, łącznie z wyborem szefa tej agencji.

Mamy jeszcze parę dodatkowych uwag, o których dyskutowaliśmy poprzednio. Otóż prace nad rozporządzeniem rozpoczęły się i będą się toczyć, jak sądzę, dość sprawnie na forum unijnym, ponieważ bardzo wielu krajom, jak mówiłem, zwłaszcza Europie Południowej, ale nie tylko, zależy na zwiększeniu roli i znaczenia agencji Frontex. Państwa te uznają nielegalną migrację jako jedno z podstawowych zagrożeń dla bezpieczeństwa Unii Europejskiej, a działalność agencji Frontex jako jedno z głównych remediów na to zagrożenie. I stąd takie propozycje.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, tylko przypomnę. 25 marca zastanawialiśmy się, jak nad tym procedować i zdecydowaliśmy, że skierujemy to do Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji prośbę o wyrażenie opinii w tej sprawie. My tę opinię otrzymaliśmy, mówi ona, że nie jest to w pełni zgodne z zasadą pomocniczości i dlatego pojawia się tutaj. Do 3 maja musimy wyrazić swoje stanowisko. W tej chwili, proszę państwa, już działamy zgodnie z nowym Regulaminem Senatu. W dziale 8a rozdział 2 „Przestrzeganie zasady pomocniczości” stanowi on, że jeżeli my stwierdzimy naruszenie zasady pomocniczości, to wtedy występujemy do marszałka Senatu z wnioskiem o podjęcie inicjatywy uchwałodawczej. Bo jeżeli coś jest sprzeczne z tą zasadą, to wypowiada się Senat, cała Izba. I teraz procedujemy, żeby można było to włączyć do najbliższego posiedzenia, bo do 3 maja musimy wyrazić swoją opinię.

Poproszę pana senatora Głowskiego o uwagi do tego projektu, ale w kontekście zasady pomocniczości.

Senator Piotr Głowski:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja wracam do swoich wypowiedzi z tamtego posiedzenia komisji. W wielu punktach dotykałem tej zasady pomocniczości, kiedy mówiliśmy o pewnych niezgodnościach i stanowisku, które wtedy artykułowaliśmy i zamierzamy je przedstawić. Wydaje się, że rozporządzenie wzmacnia nie współpracę między państwami, które mają ze sobą współpracować, ale raczej rolę agencji Frontex. Nie jesteśmy przeciwni powstaniu silnego organizmu, jakim powinien być Frontex, sprzeciwiamy się poszczególnym punktom, przenoszeniu władzy i podejmowania decyzji, wynoszeniu jej z państwa członkowskiego na rzecz agencji Frontex. Wcześniej wymieniono pięć punktów, które o tym mówią. Wydaje się, że niecelowe jest na przykład inicjowanie przez tę agencję wspólnych działań na granicach zewnętrznych. Każde z państw najlepiej zna swoje potrzeby z zakresu ochrony granic. I najlepszym przykładem jest wspomniana tutaj różnica pomiędzy Polską a Morzem Śródziemnym. Bo widzimy zasadnicze różnice między ochroną granic Polski a na przykład Włoch.

Druga rzecz. Plany operacyjne mają być przygotowywane przez dyrektora. Wydaje się, że taki plan powinien być przygotowany przez państwo przy współudziale Fronteksu.

Kolejna bardzo często poruszana kwestia to liczba osób delegowanych do Fronteksu. To nie może być decyzja agencji, to państwo, które deleguje, powinno samodzielnie podejmować decyzję, ile to będzie osób, na jak długo i na jakich zasadach będą delegowane. Na przykład jako Polska powinniśmy mieć na to decydujący wpływ. Również kwestia spostrzeżeń oficera łącznikowego. To powinny być spostrzeżenia, które wskazują działania, ale nie decydują o tym, jak dana akcja ma być prowadzona.

I sprawa, o której również pan minister mówił, czyli zakupu sprzętu, leasingu tego sprzętu. To również powinno to być inicjatywą państwa, a nie agencji Frontex.

Biorąc to wszystko pod uwagę, wydaje się celowe, byśmy na te punkty zwrócili jako Senat uwagę. Nie chodzi o podważenie idei całego projektu, ale wniesienie uwag do tych konkretnych punktów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Ostatnio mówiliśmy, że idea jest dobra, że tak powiem, ale wykonanie trzeba skorygować, i pewnie to się dzieje.

Proszę państwa, nasza propozycja jest taka, żebyśmy zaproponowali Senatowi przyjęcie opinii w tej sprawie, państwo macie jej projekt. Jest to opinia Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie naruszenia zasady pomocniczości. I w tym pierwszym akapicie jest pięć argumentów, które przedstawiamy. Czy państwo macie do tego uwagi?

Proszę bardzo, pan senator Jan Wyrowiński.

Senator Jan Wyrowiński:

Ja chciałbym zapytać, czy pan minister uczestniczył w posiedzeniu Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji, które dotyczyło tej kwestii, i czy miał okazję się wypowiedzieć. Bo to jednak trochę wyłamuje kły temu przedsięwzięciu, prawda, które z natury rzeczy ma mieć charakter właśnie ponadpaństwowy, a nie stricte państwowy. I argumenty, które są tu przedstawione, taka jest przynajmniej moja opinia, w zasadzie są w kontrze do idei, która legła u podstaw wzmocnienia agencji Frontex, szczególnie jeżeli chodzi o południową flankę. Tak ja to widzę. Tak że chciałbym ewentualnie otrzymać odpowiedź na moje pytanie.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze inne pytania do pana ministra?

Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Piotr Stachańczyk:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Nie uczestniczyłem we wczorajszym posiedzeniu komisji, ponieważ w tym czasie byłem w pogrzebie pana Andrzeja Przewoźnika na warszawskich Powązkach. Na posiedzeniu był dyrektor departamentu, ale nie było do niego pytań, o ile wiem. Uchwałę komisja podejmowała na podstawie własnego materiału i po dyskusji, która odbyła się na jej posiedzeniu. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, pamiętam też, że była taka dyskusja, kiedy mówiliśmy nie tylko o Regulaminie Senatu, lecz także, a właściwie głównie o ustawie dotyczącej współdziałania w sprawach unijnych. I wtedy ministerstwo stwierdziło, że to wyłącznie do Izby powinna należeć decyzja, czy naruszona została zasada pomocniczości, czy nie. Bo taka była idea, jeżeli chodzi o Unię Europejską, żeby izby się wypowiadały w tej sprawie.

Życie pokazało jednak, że te sugestie czy stanowisko ministerstwa czasami jest istotne. Po raz pierwszy zwrócono bowiem uwagę na to, że może zachodzić podejrzenie naruszenia tej zasady. Mieliśmy to w materiałach na poprzednim posiedzeniu Senatu, kiedy dyskutowaliśmy o propozycji tego rozporządzenia. I tam zwrócono na to naszą uwagę. Czyli to współdziałanie jest konieczne. Była odpowiedź, że ktoś z ministerstwa brał udział w posiedzeniu komisji, nie było wtedy pana ministra. I z tego widać, że komisja, która nam to opiniowała, nie miała wątpliwości, że jest naruszana zasada.

Bardzo proszę, jeszcze raz pan senator.

Senator Jan Wyrowiński:

Chciałbym być dobrze zrozumiany. Wydaje mi się, że przy podejmowaniu tej decyzji muszą być znane racje drugiej strony. Tak na dobrą sprawę nikt nam tych racji nie prezentował, bo racje ministerstwa nie są racjami Komisji, prawda? My otrzymujemy od Komisji wyłącznie dokumenty na papierze i nikt nie towarzyszy tej inicjatywie, kiedy ją rozpatrujemy, nie ma strony, która się nazywa się „Komisja” czy „Unia Europejska”, czy „Parlament”.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Jeżeli można. Proszę państwa, ja widzę to w ten sposób. Przy rozpatrywaniu tego typu spraw nie powinno być strony drugiej, dlatego że my to rozpatrujemy niezależnie, z naszego punktu widzenia. I dopiero wtedy, kiedy wypowie się 1/3 izb albo połowa, będzie to odpowiednio skutkowało. Przynajmniej ja tak to sobie wyobrażam. Na tym etapie właściwie te racje sami musimy ważyć na podstawie materiałów, które mamy do dyspozycji.

Pani doktor Słok... Nie wiem, czy używać obu członów, czy jednego.

**Główny Specjalista
w Dziale Spraw Unii Europejskiej
w Biurze Spraw Międzynarodowych i Unii Europejskiej
w Kancelarii Senatu
Magdalena Słok-Wódkowska:**

Nazwisko jest dwuczłonowe, ale może być jeden człon.

Chciałabym tylko wyjaśnić, jak to wygląda od strony formalnej. Jeśli ta opinia zostanie przyjęta, zostanie ona zgodnie z protokołem wysłana wraz z uzasadnieniem do Komisji. I to jest tak naprawdę rozpoczęcie dyskusji z Komisją. W takich nieformalnych oświadczeniach Komisja poinformowała, że będzie odpowiadać na wszystkie uzasadnione opinie. Jeśli więc Senat wyśle uzasadnioną opinię, to należy się spodziewać, że za jakiś czas przyjdzie stanowisko Komisji w tej sprawie. Czyli Komisja będzie miała szansę, żeby nam odpowiedzieć.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czyli to jest mniej więcej tak jak mówiłem, tak?

(Główny Specjalista w Dziale Spraw Unii Europejskiej w Biurze Spraw Międzynarodowych i Unii Europejskiej w Kancelarii Senatu Magdalena Słok-Wódkowska: Tak.)

Innymi słowami powiedziane.

Pan senator Głowski.

Senator Piotr Głowski:

Uzasadniając dalej swoje stanowisko, które przedstawiłem, chciałbym dodać, że musimy patrzeć na tę sytuację z punktu widzenia oczywiście całej Unii Europejskiej, ale również Polski i oceniać, czy sami jesteśmy w stanie zrobić to lepiej, czy zewnętrzny partner w postaci Fronteksu zrobi to za nas. Wydaje się, że w obecnej sytuacji skutecznie dajemy sobie z tym radę i nie ma potrzeby, byśmy te uprawnienia, które w tych pięciu punktach wymieniłem, przekazywali organom innym niż nasze krajowe. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Tak. Czyli generalnie jesteśmy za wzmocnieniem, ale w inny sposób, działając w inny sposób.

Pan senator Tadeusz Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Wydaje się, że przedstawiona przez Komisję Praw Człowieka, Praworządności i Petycji opinia nie budzi wątpliwości. Tak jak przed chwilą powiedział senator Głowski, w myśl zasady pomocniczości kraj zainteresowany tą polityką powinien lepiej realizować to zadanie aniżeli zewnętrzny organ unijny. I dlatego przychyliam się do tej decyzji. Przy czym chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na opinię, którą otrzymaliśmy. W trzecim punkcie w czwartej linijce jest literówka. Tam jest napisane „działania Frontem”, a chodzi o Frontex. Proszę o poprawienie tego.

(Głos z sali: Komputer zamienia.)

W innych miejscach nie zamienił, tak że...

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo. Trzeba poprawić komputer.

Proszę państwa, czy są jeszcze jakieś uwagi w tej sprawie?

Jeśli nie, to propozycja jest taka, żebyśmy przyjęli projekt tej opinii i wystąpili z tym do marszałka. Marszałek nada temu bieg. Wobec tego my będziemy musieli się jeszcze raz spotkać, będą kolejne czytania itd. Z tym że moja propozycja jest taka. Ponieważ nie ma rozbieżności między naszą komisją a Komisją Praw Człowieka, Praworządności i Petycji, może moglibyśmy to rozpatrywać sami, nasza komisja by to rozpatrzyła. I kiedy marszałek przyjmie to jako dokument oficjalny i skieruje do nas, moglibyśmy spotkać się może pięć minut przed rozpoczęciem posiedzenia Senatu, żeby to przyjąć, nadać temu bieg i przygotować sprawozdanie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jasne. Czy można tak? To jest informacja, jak będziemy procedowali i wobec tego trzeba głosować.

Kto jest za przyjęciem projektu opinii w tej sprawie, o której dyskutujemy? (13)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Czyli komisja jednogłośnie przyjęła tę propozycję. Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że w tej sprawie pan senator Głowski będzie reprezentował komisję. Czy są inne propozycje? Nie ma, czyli komisja się na to zgadza. Dziękuję bardzo, proszę państwa.

Zamykam wobec tego ten punkt. Dziękuję panu ministrowi i pani dyrektor za udział w posiedzeniu komisji.

Przechodzimy do kolejnego punktu. Jest to wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe.

Chciałbym powitać pana ministra Jarmuziewicza z Ministerstwa Infrastruktury i pana Rafała Wójcika. Panią Annę Gruszczyńską już witałem?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Już witałem, no właśnie.

Proszę państwa, to jest rozpatrywane w trybie art. 8. Czyli to, o czym mówił pan senator Gruszka, jest aktualne. Nie mogliśmy się wcześniej spotkać z wiadomych powodów.

Może krótko, Panie Ministrze, o tym projekcie dyrektywy.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Mamy dzisiaj taką oto sytuację: pobór opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej determinowany jest przede wszystkim jakością techniczną samochodu, czyli poziomem rozwiązania technicznego Euro: 0, I, II, III, IV, V. To znaczy, że im nowocześniejszy jest samochód, tym mniejsze opłaty są pobierane. W ten sposób chcemy stymulować we wszystkich krajach europejskich skłonność przewoźnika do tego, aby korzystał z coraz nowszych rozwiązań technicznych. Propozycja, którą rozważamy, sprowadza się do tego, żeby tych opłat wydzielić pulę na ochronę środowiska. Czyli część infrastrukturalna będzie wzbogacona o to, co się należy za hałas; o to, co się należy za zanieczyszczanie środowiska. Tak więc chodzi o obszary szczególnie chronione itd. Chodzi o ten aspekt, który dzisiaj jest, że tak powiem, zaszyty w opłacie, którą pobieramy.

Chciałbym uświadomić Wysokiej Komisji, jaka jest ranga problemu. Mianowicie, kto z państwa ostatnio widział tiry holenderskie, belgijskie czy niemieckie na polskich drogach? Nie widzieliście. Mamy najsilniejszą flotę w Europie, sto trzydzieści tysięcy ciężarówek jeździ w transporcie międzynarodowym i wypieramy kolejne floty z rynku europejskiego. W związku z tym ta regulacja w sposób absolutnie szczególny dotyczy Polski.

Stanowisko rządu polskiego jest bardzo elastyczne, szczególnie nacisk kładziemy natomiast na to, aby definiowanie tej kwoty środowiskowej leżało we władztwie narodowym, żebyśmy sami w Polsce mogli o tym decydować. Rozmawiamy w szczególnym momencie z dwóch powodów. Pierwszy jest taki. 1 lipca 2011 r. ruszy elektroniczny system poboru opłat. To jest świetne narzędzie do tego, aby uprawiać politykę

transportową w każdym kraju, w tym w Polsce. Mamy bowiem dokładnie zdefiniowane pojazdy co do miejsca, rodzaju, czasu, w którym on się przemieszcza, i w związku z tym możemy dzielić stawki na wszystkie sposoby, biorąc pod uwagę rodzaj drogi, czas, w którym samochód jeździ, a także to, jaki to jest samochód. Po 1 lipca 2011 r. będziemy mogli sprecyzować, że za jazdę w nocy z soboty na niedzielę jest taka stawka, za jazdę w piątek po południu jest taka stawka. Będziemy mogli prowadzić świadomą politykę. Jeśli jest ciasno, to jest drogo, a jeśli luźno, to jest tanio. Będą opłaty środowiskowe, bo samochód będzie zidentyfikowany pod kątem standardu technicznego i w związku z tym będziemy mogli pobierać opłaty w zależności od tego, czy smrodzi, przepraszam, to znaczy, że jeśli smrodzi, to będzie drogo, jak nie smrodzi – tanio.

Drugi szczególny powód. Jesteśmy w okresie wychodzenia branży z kryzysu. Dwa, trzy miesiące temu wprowadziliśmy ustawę antykryzysową, ona była również u państwa w Senacie, i w ten sposób próbujemy ułatwić życie branży transportowej, żeby przeżyła, żeby możliwie bez jakichś ujemnych skutków gospodarczych wyszła z tego kryzysu. W ocenie rządu, w mojej ocenie, ta propozycja jest jednak kosztotwórcza. I dlatego bardzo ostrożnie należy podchodzić do tego tematu. Takie też jest stanowisko rządu. Chodzi o to, żeby nie zatrzymywać prac, broń Boże, natomiast dać stanowisku rządu takie umocowanie, żeby pilnować takich oto założeń, nie zatrzymując prac: pozostawić decyzje we władztwie narodowym i pilnować tego, aby nie było to zbyt kosztotwórcze. I to chyba tyle.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Znowu poproszę pana senatora Piotra Głowskiego o uwagi do tego projektu.

Senator Piotr Głowski:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Do tego barwnego opisu systemu, który ma być utworzony, ja bym dodał swój. Jego twórcy myślą o tym, by faktycznie był to inteligentny system, który przenosi ruch poza godziny szczytu; który spowoduje, że kierowcy dojeżdżający do miejsc, gdzie tworzą się korki, za pomocą GPS będą kierowani w inne rejony, bo te miejsca będą droższe; który przyczyni się do tego, że będziemy przenoszeni z dróg lokalnych na autostrady, tak aby lokalnie dla społeczeństwa ta uciążliwość była jak najmniejsza; który będzie wspierać bezpośrednio środkami uzyskanymi z tych opłat budowę kolejnych dróg albo ich modernizację. Czyli chodzi o to, żeby to były pieniądze „znaczone”, bo to też jest chyba bardzo ważne, a także, by stosować zasadę, że ten, kto zanieczyszcza, ten płaci, a nie wszyscy po równo, niezależnie od tego, ile jeżdżą. Bo dzisiaj trochę taka jest sytuacja.

(Głos z sali: Jest system winiet.)

System winiet jest właśnie ułomnym systemem, w którym wszyscy płacą podobną stawkę niezależnie od tego, ile kilometrów w roku pokonują. Tak więc chodzi o to, by zachęcać do zmiany taboru na nowszy, i to się już dzisiaj dzieje, i by w końcu powiedzieć, że będziemy wspierać rozwój transportu intermodalnego, to znaczy takiego, gdzie możemy sobie wyobrazić, że mamy morze, rzekę, potem kolej, a dalej drogę. I można powiedzieć, że taki dokument gdzieś w zarysach powstaje. I ma on wszystkie

te zalety, a także wadę, o której mówił pan minister. Ta branża dzisiaj w Polsce bardzo słabo funkcjonuje, bo dotyczą ją wielorakie kłopoty. Za chwilę możemy mieć problemy związane z cenami paliw, co tak naprawdę rzutuje na wszystkich użytkowników dróg, a potem pośrednio na nas jako klientów, chociażby kupujących towary, które są przewożone. I ze względu na to, że nasi przewoźnicy są bardzo ekspansywni i działają praktycznie na terenie całej Europy, należałoby zwrócić szczególną uwagę na to, by te działania nie spowodowały pogorszenia ich sytuacji. Bardzo ważną rolę odgrywają, o czym mówił pan minister, działania rządu. Chociażby udało nam się ustalić zasadę, że to kraj członkowski decyduje o opłacie na swoim terenie. Należy jednak pamiętać, że po przejechaniu granicy nasi przewoźnicy mogą trafić na bariery finansowe, które spowodują nieopłacalność transportu międzynarodowego. I prawdopodobnie tak będzie, należałoby to brać pod uwagę.

Z drugiej strony, mamy taką sytuację. Dzisiaj nasi przewoźnicy wnoszą opłaty za gospodarcze korzystanie ze środowiska, podczas gdy inni przewoźnicy wjeżdżający na teren Polski, na przykład tranzytem, nie płacą. I to powoduje nierówne szanse. Tak że wprowadzenie takiego systemu wyrówna pozycję polskich przewoźników, chociażby na naszym, krajowym rynku. W związku z tym moja opinia jest taka. Proponuję, byśmy pracowali nad tym dokumentem, ale brali pod uwagę te wszystkie zagrożenia, o których i pan minister, i ja mówiliśmy, tak by żadne z tych działań nie spowodowało pogorszenia sytuacji gospodarczej firm zajmujących się transportem drogowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Panie Ministrze, mam pytanie. Bo my tutaj mamy napisane, że to jest w trybie art. 8, a kiedyś było w trybie art. 6. Co się zmieniło po drodze? Czy w ogóle cokolwiek się zmieniło? To jest jedna rzecz. A teraz druga. Powiedział pan, że Polska ma w tej chwili największą flotę transportową. Jaki jest jej stan techniczny, średnio, czy można powiedzieć, że jest ona nowoczesna itd.?

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Tadeusz Jarmuziewicz:

Pan przewodniczący używa języka, którego nie bardzo rozumiem.

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Ooo...)

Zostałem zobowiązany do przedstawienia informacji rządu w tej kwestii, co niestety nie czynię, zaś co jest art. 6, a co art. 8, nie bardzo wiem.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Panie Ministrze, rzecz w tym, że nad każdym dokumentem komisja proceduje co najmniej trzy razy.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz: Tak.)

Tryb art. 6 to jest początek drogi, kiedy rozpoczyna się pracę nad dokumentem. I wtedy my zgłaszamy swoje uwagi. Potem, po dyskusji na poziomie Unii Europej-

skiej, niektóre uwagi są uwzględniane, inne nie. Tryb art. 9 to jest stan, kiedy już są podejmowane i zgłaszane ostateczne poprawki, jest przedstawiane stanowisko rządu. Tak więc pytałem, czy od czasu rozpatrywania tego u nas w trybie art. 6 coś się zmieniło. Czy niektóre zgłaszane wcześniej przez rząd uwagi były uwzględnione w procedowaniu?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz*: W takim razie to jest art. 8, zrozumiałem.)

Ja to wiem, ale co się zmieniło merytorycznie? Czy ten dokument uległ zmianie...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz*: Nie.)

...czy to jest dalej... Czy postulaty...

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz*: Poproszę o przedstawienie tej sprawy dyrektora Wójcika.)

Jasne.

Bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury
Rafał Wójcik:**

Dziękuję bardzo.

Jeśli chodzi o to, co się przez te dwa lata na forum Unii wydarzyło, to staraliśmy się tak przygotować ten dokument, żeby on zawierał wszystkie te najistotniejsze informacje. My nie widzimy istotnych zmian, stanowisko rządu przyjęte dwa lata temu było na tyle elastyczne, że pozwalało przedstawicielom Polski na swobodną dyskusję i na takie procedowanie. Od początku opowiadaliśmy się za fakultatywnym charakterem opłat środowiskowych i takie stanowisko podtrzymujemy.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

I jest to aktualne. Zmieniła się propozycja czeska, bo ta przedstawiona rok temu w czerwcu nie znalazła aprobaty państw członkowskich. Największymi przeciwnikami były: Niemcy, Hiszpania, Wielka Brytania. Była to próba wyjęcia z tych wszystkich kosztów środowiskowych pewnych kategorii opłat, na przykład za tłoczenia, nadania im wartości pieniężnej, a także próba skłonienia państw członkowskich do tego, żeby ten komponent został wdrożony. Tak jak pozostałe państwa członkowskie, opowiedzieliśmy się przeciwko tej propozycji i de facto prace nad tym komunikatem, nad tą dyrektywą zostały zatrzymane. Informację rządu prezentujemy dlatego, że strona belgijska, która będzie przewodniczyła teraz Unii, zapytała nas, czy nasze stanowisko ciągle jest aktualne. Ponadto w stanowisku rządu mówiliśmy o tym, że muszą być przeprowadzone dodatkowe analizy. Przedstawiliśmy je we własnym zakresie, a wynika z nich to, co macie panowie w informacji, czyli fakultatywny charakter tych opłat środowiskowych. Pan senator mówił o opłatach środowiskowych, które już obecnie ponoszą nasi przewoźnicy. To jest rzeczywiście element, który bierzemy pod uwagę, analizowaliśmy go i jesteśmy świadomi, że jest to rzeczywiście nierówne traktowanie przewoźników. Pan minister mówił o tym, że nasi przewoźnicy to jest największa flota międzynarodowa. Oni wyjeżdżają z naszego kraju i ponoszą opłaty na drogach innych państw członkowskich. Nie zapominajmy, że Niemcy, tak jak Polska, są państwem tranzytowym i opowiadają się przeciwko, z różnych względów. Niedawno Niemcy przeżyli podwyżkę opłat z tytułu korzystania z dróg i skończyło się to buntem na po-

kładzie, mówiąc kolokwialnie. Rząd musiał uspokajać środowisko i teraz nie chce dalszych prac nad wdrażaniem tej nowej dyrektywy. Nasze stanowisko jest elastyczne, o czym powiedział pan minister, chodzi o to, żebyśmy nie przedstawiali się jako państwo blokujące. Tak więc popieramy dalsze prace, jeśli one będą prowadzone, natomiast mamy zastrzeżenia co do charakteru opłat środowiskowych.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Może teraz pan senator Witold Idczak, a potem jeszcze raz Piotr Głowski.

Senator Witold Idczak:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Mam wrażenie, że jednak dotykamy kwestii bardzo merytorycznej. Oprócz kontekstu zagranicznego mówimy o typowo gospodarczych rozwiązaniach, które dość mocno będą oddziaływały na kwestie takiego nerwu. Transport jest nerwem, a wiadomo, że jeżeli ograniczymy przepływ w tętnicach, to cały organizm na tym ucierpi. I w związku z tym ja mam takie fundamentalne pytanie. Czy nie należałoby przeanalizować motywacji, jakimi kierują się te państwa, którym mocno zależy na rozwoju, na tym, żeby mieć silną gospodarkę? Bo przyznam szczerze, że od dawna obserwuję wszelkie regulacje dotyczące transportu, te wszystkie zmiany, podatki, które mają doprowadzić do tego, że będziemy za te pieniądze budować drogi. Wybaczcie państwo, ale dwadzieścia lat zajmuję się polityką i jeszcze nie widziałem, żeby za pieniądze z podatków od paliwa, z likwidacji podatku drogowego ktokolwiek zbudował metr drogi. To jest wrzucane do jednego wielkiego worka. Ja tu tak nieśmiało wychodzę przed szereg, przed mojego przewodniczącego Komisji Gospodarki Narodowej, wielce szanownego pana przewodniczącego, senatora Jana Wyrowińskiego, bo myślałem, że on, który jest właśnie za swobodą przepływu gospodarczego, będzie tutaj takim orędownikiem i naszą nadzieją, skromnych członków Komisji Gospodarki Narodowej. Wierzę, że to przebudzenie jeszcze nastąpi. (*Wesołość na sali*)

Mam wrażenie, że i Stany Zjednoczone, i rozwijające się gospodarczo kraje raczej bardzo unikają tego typu rozwiązań czy prac. Ja oczywiście rozumiem, że my nie chcemy być hamulcowym, natomiast osobiście jako umiarkowany konserwatysta sprzeciwiam się takiemu podejściu. Boję się, że nadmiar tych regulacji to jest bardzo zły sygnał dla przedsiębiorczości. Przemysł transportowy u nas jest mocny, dlatego też możemy spotkać się z repulsją, bardzo szybko nasi przewoźnicy odczują, że te regulacje, nad którymi my pracujemy spotkają się niesymetryczną odpowiedzią ze strony innych państw, które coś takiego podejmą.

Myślę, że oprócz całej argumentacji, która jest bardzo ciekawa w kontekście Unii Europejskiej i tych relacji, decydującą rolę powinna jednak odegrać pewna filozofia gospodarcza. Rząd deklaruje wsparcie dla przedsiębiorców, deklaruje pomoc, a te prace, które są podejmowane, moim zdaniem nie do końca są komplementarne. I nie wiem, czy nie byłoby warto... Chciałbym zachęcić pana przewodniczącego do tego, żebyśmy na forum Komisji Gospodarki Narodowej też zajęli się tym tematem, oczywiście w sensie takim merytorycznym i programowym, bo to jest istotne. Stany Zjednoczone, z tego, co wiem, nie mają jednak takich ograniczeń. Siła niemieckiej gospodarki

w dużej mierze była budowana na tym, że żadnych opłat za przewozy nie było, a kiedy zaczęła się dyskusja na ten temat, to zrobił się straszny rwetes. I my podążamy taką ścieżką, co moim zdaniem nie jest związane z dynamicznym rozwojem gospodarczym. To są takie luźne wypowiedzi, bo jak rozumiem, terminy upłynęły, jeśli chodzi o możliwość zaopiniowania tego, niemniej jednak sama rzecz jest bardzo ciekawa i moim zdaniem naprawdę kluczowa z punktu widzenia rozwoju gospodarki polskiej i tego, jak będą nas odbierać nasi sąsiedzi czy w ogóle kraje Unii Europejskiej. I dlatego proponowałbym taką refleksję dalej idącą, wykraczającą poza kwestie związane z relacjami w Unii Europejskiej. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Piotr Głowski.

Senator Piotr Głowski:

Chciałbym jednak zwrócić uwagę na to, że już dzisiaj obowiązują w Polsce opłaty. One są niesymetryczne nie tylko w stosunku do polskich przewoźników, lecz także wobec innych. I w związku z tym, zakładając, że następuje likwidacja tej dodatkowej opłaty, która jest obecnie, taka regulacja byłaby korzystna, utrzymanie podobnego poziomu opłat. Z drugiej strony, należy wziąć pod uwagę, że taki inteligentny system, który zachęcałby, na przykład, do jazdy w godzinach poza szczytem albo omijania miejsc, które się korkują, z punktu widzenia państwa również byłby interesujący. Bo to wpływa nie tylko na ochronę środowiska, lecz także na koszty, które przewoźnicy ponoszą, chociażby stojąc w korkach. W związku z tym to są na pewno argumenty za, ale należy zwrócić uwagę na to, by te zmiany nie powodowały wzrostu kosztów.

Jest jeszcze jedna kwestia, o której wcześniej zapomniałem powiedzieć, czyli inni użytkownicy dróg. Należy zwrócić uwagę na to, że jedna z propozycji, mówiąca o nadmiernym zatłoczeniu i unikaniu tworzenia się korków, nie jest spowodowana wyłącznie przez tiry, lecz także przez samochody osobowe, które przecież nie będą ponosiły tej opłaty. I w związku z tym należałoby się zastanowić, czy nie będziemy karać jakiejś wybranej grupy użytkowników dróg, podczas gdy inni, być może w większym stopniu, także przyczyniają się do zatłoczenia. Tak że to jest na pewno kierunek, w którym powinniśmy iść, bo będzie to służyło racjonalizacji ruchu na drodze – te wszystkie systemy elektronicznego poboru, nietworzenie bramek na autostradach, przyczyniających się do powstawania korków, wprowadzenie systemu elektronicznego, w którym opłaty są pobierane podczas przejazdu. Od tych działań nie uciekniemy i nie wolno się przed tym bronić, że tak powiem. Należy jednak przeciwdziałać takiej sytuacji, w której jakieś państwa po osiągnięciu pewnego poziomu rozwoju chciałyby wpływać na to, co się dzieje u nas w kraju. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Tadeusz Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję.

W przepisie, o którym dzisiaj dyskutujemy, jest mowa o „ucieczce”, w cudzym słowie, od zatłoczenia na drogach. Ja obawiam się, że tej w sytuacji, która będzie, powstanie zatłoczenie na pozostałych drogach. Trudno w tym momencie dyskutować na temat wysokości opłaty, która będzie obowiązywała tytułem tak zwanego zatłoczenia, ale chciałbym zapytać, czy jednak ucieczka z tych dróg wyznaczonych, bo to będzie jakby sieć europejska, na drogi, które nie będą podlegały tej opłacie, nie spowoduje zatłoczenia na pozostałych drogach na terenie Polski i ich niszczenia. I czy ministerstwo przeanalizowało, które drogi będą podlegały temu systemowi, a które nie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Pan senator Jan Wyrowiński.

Senator Jan Wyrowiński:

Tak, skoro zostałem tutaj wywołany przez... Naturą tej komisji jest to, że ona się zajmuje wszystkim, taka rola została przydzielona nam jako członkom tej komisji. W nawiązaniu do tego, co mówił pan senator Witold Idczak, powiem, że obiecuję, że Komisja Gospodarki Narodowej zajmie się tą problematyką w takim ogólnym aspekcie, prawda, sytuacją całej branży transportowej. Uczyni to w następnym półroczu, bo na razie mamy bogaty plan pracy. Tak że tyle chciałem oświadczyć w związku z tym.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję.

Panie Ministrze, było pytanie pana senatora Tadeusza Gruszki.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Tak, o uszczelnienie sieci. Niemcy jako piersi wprowadzili w 2008 r. elektroniczny systemu poboru opłat i natężenie na tych drogach spadło o 30%, to znaczy, że kierowcy uciekli na drogi alternatywne. Po jakimś czasie zaczęli jednak wracać. Przede wszystkim uszczelnili... Tam były na początku kłopoty technologiczne z wdrożeniem systemu. Może zainteresuje państwa senatorów informacja, że polscy kierowcy zostawiają na niemieckich drogach 80 milionów euro rocznie za korzystanie z infrastruktury. I w związku z tym ja czuję oddech na plecach, dosłownie z obliża, gdy chodzi o wprowadzenie takiego systemu w Polsce. My też jesteśmy krajem tranzytowym, podobnie jak Niemcy, w związku z tym te pieniądze muszą wylądować w polskim budżecie.

Odpowiadając na pańskie pytanie, powiem tak. Rzeczywiście jest taka opcja, to będzie zależało od szczelności systemu, ale pragnę zwrócić uwagę na to, że ustawa dotycząca autostrad płatnych zakłada, że zarządzający drogą musi stworzyć alternatywę podróży drogą niepłatną, jesteśmy do tego zobowiązani.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Panie Ministrze ja rozumiem, że to, o czym mówił pan senator Idczak, jest ważne, ale w tej chwili nie ma symetrii i te regulacje pozwolą ją przywrócić, tak?

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Tadeusz Jarmuziewicz:**

Tak, to jest narzędzie... To znaczy, zgodnie z naszym władztwem narodowym nałożyliśmy na przewoźników opłaty za korzystanie ze środowiska. To nie obejmuje przewoźników zagranicznych, to prawda, natomiast wprowadzenie tego typu narzędzia, o którym tutaj dyskutujemy, daje możliwość nałożenia opłat na innych. W relacjach międzynarodowych takie sytuacje są bardzo często, na przykład ekstra opłaty są narzucane na polskich przewoźników w Rosji. Nie chcę rozwijać tego tematu, bo...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Pan senator Jan Wyrowiński. I pewnie będziemy konkludować, tak?

Senator Jan Wyrowiński:

W ślad za tą dyskusją i stwierdzeniem pana dyrektora, że już dwa lata trwa proces dochodzenia do punktu finalnego, czyli uchwalenia tego aktu prawnego, chciałbym zapytać, czy ten nasz główny postulat, żeby jednak na poziomie krajowym decydować o wysokości tych opłat, był stawiany. Czy inne państwa też taki postulat stawiały? Jak to widzą inne państwa i czy jest szansa, żeby to w ogóle stało się rzeczywistością?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury
Rafał Wójcik:**

Dyskusja rzeczywiście toczy się dwa lata i większość państw członkowskich opowiada się za fakultatywnym charakterem opłat środowiskowych, zastanawia się nad katalogiem opłat – pan senator mówił o zatłoczeniu – które kategorie opłat powinny zostać wprowadzone jako fakultatywne w pierwszej kolejności. Oczywiście pojawiają się też głosy mało realne, według naszej opinii, że tak naprawdę internalizacja kosztów zewnętrznych powinna być w pewnym momencie obowiązkowa. Pan senator mówił również o pojazdach osobowych. Myśli się o tym, żeby internalizować koszty także dla kierowców tych samochodów. Tak więc dyskusja trwa, myślę, że minie jeszcze kilka lat zanim najwięksi oponenci wyrażą zgodę na to, aby przyjąć taki projekt dyrektywy i przesłać go do Parlamentu Europejskiego, a następnie dalej nad nim procedować. Dyskutujemy więc tak naprawdę o narzędziach, które będą realne do zastosowania,

myślę w kontekście europejskim, w ciągu pięciu, dziesięciu lat, nie jest to więc najbliższa przyszłość.

Tutaj mamy jeszcze jeden aspekt, który może jasno nie wynika, ale widać to w komunikacie: jaki jest cel? Celem tego komunikatu jest ujednoczenie opłat, czyli zniwelowanie wszystkich dysproporcji w Europie, o czym mówili pan minister, pan przewodniczący i pan senator, wyrównanie szans. I chyba na tym powinniśmy się skupić. Nasze stanowisko, stanowisko rządu jest takie, żeby ten aspekt środowiskowy był fakultatywny. Pan minister wspomniał, że Austrii, przejeżdżając przez góry, płacimy dodatkowo za korzystanie z obszarów cennych środowiskowo. Dlaczego tylko w Austrii? Przecież my mamy piękne Mazury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że ta dyskusja będzie się toczyła, a w tej chwili to jest rozpatrywane w trybie art. 8, tak więc my możemy przyjąć to do wiadomości i obserwować, co dalej będzie się z tym działo, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Czyli życzymy panu ministrowi powodzenia w interesie nas wszystkich.

Proszę państwa, zamykam ten punkt. Dziękuję bardzo panu ministrowi i panu dyrektorowi.

Kolejny punkt to jest wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie 1905/2006, ustanawiający Instrument finansowania współpracy na rzecz rozwoju. Instytucją wiodącą jest Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

I poproszę pana dyrektora o krótkie przedstawienie tego projektu.

**Dyrektor Departamentu Współpracy Rozwojowej
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych
Marek Ziółkowski:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Chciałbym prosić o wsparcie dla stanowiska ministerstwa, rządu odnośnie do projektu rozporządzenia, które w najbliższych tygodniach chciałaby przyjąć Rada wspólnie z Parlamentem Europejskim, dotyczącego zwiększenia o mniej więcej 200 milionów euro funduszy na pomoc dla kilkunastu krajów AKP. To jest grupa krajów, z którymi jesteśmy związani tak zwaną umową z Kotonu, ratyfikowaną przez Polskę w 2006 r. Tak więc jest to umowa międzynarodowa, która nas wiąże w ramach unijnych instrumentów finansowych, jakie ma do dyspozycji Unia, zarówno Europejski Fundusz Rozwoju, jak i ten Instrument finansowania współpracy na rzecz rozwoju. One mają podobne nazwy, a zarządzane są w nieco inny sposób. EDF jest funduszem pozabudżetowym i z niego zazwyczaj te kraje były wspierane. W tej chwili, ze względu na obniżkę ceł na banany, te kraje, którym pomagamy w ramach AKP, mogłyby stracić gospodarczo, ich budżety by to odczuły. I w związku z tym Komisja proponuje przesunięcie kwoty około 200 milionów dolarów z innego instrumentu pomocy rozwojowej na wsparcie tych krajów. Uważamy, że dla nas nie ma to zasadniczego zna-

czenia w tym sensie, że Unia Europejska prowadzi to zgodnie z umową z Kotonu, a także i z Traktatem Lizbońskim. To jest zetknięcie dwóch polityk – polityki handlowej i polityki rozwojowej. Jest wyraźna tendencja większości państw Unii Europejskiej, by tego typu krajom w takiej sytuacji pomagać. Tak więc my uważamy, że tę decyzję i tę tendencję należy w ramach pomocy rozwojowej honorować. Zaznaczam, że obydwa instrumenty finansowe są instrumentami unijnymi, my wspieramy je poprzez część naszej obowiązkowej składki do Unii Europejskiej. Tak więc nie wspieramy tych krajów poprzez inną formę współpracy rozwojowej, czyli dwustronnej, nie mamy takiej możliwości. I w tej chwili zgodnie z przedstawionym stanowiskiem zbieramy niezbędne dla Ministerstwa Finansów i dla nas odpowiedzi, jaka jest podstawa wyliczenia tej kwoty, ale one mają charakter szczegółowy, rzeczywiście bardziej księgowy. Sądzymy, że dotychczasowe uzasadnienie, wynikające zarówno z polityki handlowej, jak i rozwojowej, jest wystarczające do wsparcia przez rząd RP tego projektu rozporządzenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Jan Wyrowiński.

Senator Jan Wyrowiński:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Otóż co do istoty ten akt prawny kwalifikowałby się do tego punktu, który prezydium z reguły pozostawia bez rozpatrzenia, bo sprawa jest oczywista i nie byłoby, jak sądzę, żadnych wątpliwości. Mają je jednak analitycy, a w ślad za nimi i ja. Mimo że traktat lizboński jest już *come into force*, czyli wszedł w życie, ten projekt aktu prawnego unijnego pozbawiony jest tych właściwości, które powinien posiadać na mocy traktatu z Lizbony. Przypomnę, że zgodnie z art. 5 Protokołu w sprawie zastosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności, załączonego do traktatu z Lizbony, projekty aktów prawodawczych są uzasadniane pod kątem zasad pomocniczości i proporcjonalności. Każdy projekt aktu prawodawczego powinien zawierać szczegółowe stwierdzenia umożliwiające ocenę zgodności z zasadami pomocniczości i proporcjonalności. Otóż z informacji, które posiadam, ten akt jest pozbawiony tych właśnie ocen, a zatem jest to uchybienie, jeżeli chodzi o sam proces stanowienia prawa w ramach Unii na mocy traktatu z Lizbony. I nasza komisja nie powinna przejść nad tym obojętnie. Powtarzam, nie mając do tych spraw merytorycznych, że powinniśmy jako komisja wydać opinię w tej sprawie. Projekt takiej opinii został przygotowany przez naszego analityka i ja nie zgłaszam wobec niego sprzeciwu, uważam, że on dotyka istoty, podkreślając właśnie to uchybienie formalne, które ma zasadniczy charakter. Ten projekt opinii znajduje się w materiałach, które przygotowało nasze biuro, w związku z tym nie będę go odczytywał. To tyle.

(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Dziękuję bardzo. Proszę państwa...)

Aha, oczywiście mieliśmy do czynienia z podobną sytuacją w przypadku pomocy dla Irlandii Północnej. Akt legislacyjny, który coś tam zmieniał, też był pozbawiony tych opinii, no nie był w pełni zgodny z tym, co powinno towarzyszyć aktowi prawnemu zgodnie z traktatem z Lizbony.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, czyli tu jest taka sytuacja. Stwierdzamy, że dokument nie narusza zasady, natomiast z formalnego punktu widzenia Komisja nie przedstawiła argumentów, które powinna była przedstawić, tak jak mówił pan senator Jan Wyrowiński. I wspomniał też o tym, że poprzednio mieliśmy do czynienia z tak zwanym funduszem irlandzkim. Prezydium podjęło decyzję, że nie stawiamy tego na posiedzeniu, bo nie została naruszona zasada, natomiast mieliśmy zastrzeżenia, że nie ma argumentów. I wtedy zostawiliśmy sprawę bez zwrócenia uwagi na to, że ich nie ma, potem stwierdziliśmy, że inne państwa zwracały jednak na to uwagę, żeby przypominać Komisji i zmuszać ją do przedstawiania argumentów. I tu jest dokładnie taka sama sytuacja. Czyli nie została naruszona zasada, natomiast chcemy, żeby były argumenty, jeżeli jest wymóg ich przedstawiania.

Czy są uwagi w tej sprawie? Nie ma.

Wobec tego to nie wejdzie pod obrady Senatu, my zaś wyrażamy swoją opinię, w której będzie mowa o tym, że powinny być przedstawione argumenty.

(Głos z sali: Kierujemy to do Komisji Europejskiej.)

Tak jest, oczywiście kierujemy to do Komisji Europejskiej.

Kto jest za przyjęciem takiej opinii naszej komisji? (10)

Kto jest przeciwny? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Czyli ta opinia została przyjęta.

Proszę państwa, zamykam wobec tego ten punkt. Dziękuję państwu za udział w posiedzeniu komisji.

I teraz piąty punkt, propozycja prezydium, aby nie rozpatrywać dokumentów o symbolach COM (2010) i numerach: 115, 098, 097, 096, 090, 089, 075, 072, 071, 065, 054, 053.

Gdyby były inne propozycje, to czekamy na sygnały.

Proszę państwa, jest prośba, żebyśmy spotkali się tutaj na krótko za dziesięć dziesiątą i wtedy formalnie przyjmujemy to, co właściwie przyjęliśmy, ale to będzie już skierowane do nas przez marszałka. Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 9 minut 13)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851