



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Spraw Unii Europejskiej (118.)
w dniu 17 grudnia 2014 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji i homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do niedrogowych maszyn ruchomych – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – COM(2014) 581.
2. Akty ustawodawcze bez uwag – propozycja: COM(2014) 005.
3. Akty nieustawodawcze, co do których komisja nie wystąpi o stanowisko rządu – propozycja: COM(2014) 716, COM(2014) 719.

(Początek posiedzenia o godzinie 9 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Witam państwa.

Otwieram posiedzenie Komisji Spraw Unii Europejskiej.

Chciałbym szczególnie serdecznie przywitać naszych gości. Witam pana ministra Arkadiusza Bąka z Ministerstwa Gospodarki, witam także pana dyrektora Krzysztofa Majewskiego i pana naczelnika Krzysztofa Zawislaka.

Proszę państwa, dzisiaj w porządku posiedzenia jest jeden punkt merytoryczny i dwie propozycje prezydium.

Spytam: czy są uwagi do porządku obrad? Nie.

Przystępujemy zatem do jego realizacji.

Punkt pierwszy to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji i homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do niedrogowych maszyn ruchomych. Instytucją wiodącą jest tu Ministerstwo Gospodarki. Rozpatrujemy wspomniany punkt w trybie art. 7.

Poproszę pana ministra o krótkie przedstawienie projektu tego rozporządzenia.

Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Arkadiusz Bąk:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowny Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie!

Rozporządzenie, które Komisja Europejska przygotowała dla Parlamentu Europejskiego i Rady, ma na celu poprawę ochrony środowiska poprzez aktualizację istniejących wartości granicznych emisji i wyeliminowanie obecnego procesu implementacji wspomnianych przepisów poprzez dyrektywę wdrażaną przez przepisy krajowe państw członkowskich. Dyrektywa ta zostanie zastąpiona jednolitym rozporządzeniem, które, można powiedzieć, wpisuje się w ideę upraszczania prawa unijnego. I efektem w naszym kraju... Na wstępie zaznaczę, że efektem w naszym kraju będzie uchylene rozporządzenia ministra gospodarki, które opisuje wspomniane wartości graniczne w ramach implementacji dyrektywy 97/68/UE. Ono zostanie wspomnianym rozporządzeniem zastąpione.

Projektowane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady oraz akty delegowane i wykonawcze stanowią nie tylko przeniesienie wspomnianych przepisów z dyrektywy, lecz także ich aktualizację. Zmienia to wartości graniczne emisji, szczególnie w zakresie cząstek stałych, dla silników stosowanych w maszynach – jak to jest formalnie napisane – niedrogowych. Chodzi tu o maszyny czy silniki, które są stosowane w generatorach, w kosiarkach, różnych urządzeniach, również w napędach kolejowych, napędach statków śródlądowych... To wszystko są silniki niezaliczane do silników samochodowych, używanych do ruchu po drogach. Nadmienię, że silniki drogowe są oczywiście również opisane podobnymi przepisami dotyczącymi emisji spalin i homologacji typu.

Jeśli chodzi o bezpośrednią przyczynę działania Komisji, to oprócz tego, o czym wspomniałem, czyli dążenia do uporządkowania prawa unijnego i wprowadzenia jednolitego na terenie całej Unii Europejskiej rozporządzenia dotyczącego wspomnianych norm, przyczyną jest również chęć zadbania o środowisko naturalne i wyeliminowania czynników wpływających negatywnie na zdrowie obywateli. Silniki, o których tu mowa, emitują około 10% zanieczyszczeń związanych z dużymi cząstkami stałymi, a nie były do tej pory objęte takimi normami jak pozostałe silniki, to znaczy te stosowane w maszynach drogowych.

Rozporządzenie ma wejść w życie od 1 stycznia 2017 r., jest osiemnastomiesięczny okres przejściowy. W ramach naszej konsultacji w Polsce żadna z konsultowanych stron nie zgłosiła uwag ani zastrzeżeń do omawianego tu projektu, poza Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju i Instytutem Transportu Samochodowego, których uwagi dotyczyły dwóch elementów... Jedna dotyczyła definicji pojazdu kolejowego. W omawianym tu rozporządzeniu jest zawarta definicja pojazdu kolejowego, która jest nieco węższa niż definicja tego pojazdu stosowana u nas, w przepisach krajowych. I wspomniane zastrzeżenie, za Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, składamy jako rząd. Niemniej jednak jest to tylko takie, że tak powiem, podejście definicyjne w ramach omawianego tu aktu. Ono będzie miało taki skutek... Jeżeli wspomniana uwaga nie zostanie przyjęta, to po prostu będziemy mieli definicję w ramach aktu prawnego rozporządzenia komisji i drugą, szerszą definicję w naszym prawie krajowym. Nie stanowi to rzeczywistego problemu, nie będzie miało poważnych skutków.

Jeśli chodzi o drugą uwagę, to w dyrektywie stosowana była formuła elastyczna, która pozwalała w drodze wyjątku wprowadzić określone silniki do określonych maszyn,

do części maszyn, bez spełnienia odpowiednich norm. Ta formuła elastyczna znika, nie ma jej już w omawianym tu rozporządzeniu. W naszym kraju skala działań wspomnianego typu, to znaczy wniosków na podstawie wspomnianej formuły elastycznej, to kilka przypadków w roku, tak więc dostosowanie będzie... Skala nie jest duża. Ale również i to drugie zastrzeżenie włączyliśmy do uwag, do stanowiska rządu, jako wniosek do Parlamentu i Rady o uwzględnienie tego, żeby wspomniana formuła elastyczna nadal mogła występować.

Skutek dla naszej gospodarki, jeśli chodzi o producentów silników... To jest w zasadzie bardzo wąski zakres, chodzi tu tylko o kilka elementów produkowanych przez fabrykę w Andrychowie, przez Andorię. Sama Andoria też nie zgłaszała zastrzeżeń ani uwag, że nie jest w stanie się dostosować lub że omawiana tu kwestia pociąga za sobą dla nich jakieś znaczące koszty. Tak więc w Polsce omawiane tu rozporządzenie nie wywiera gospodarczego skutku w postaci ograniczenia czy uniemożliwienia produkcji wspomnianych silników. Wszystkie silniki, które są stosowane, pozyskiwane są z rynków zewnętrznych, są po prostu importowane. I one już u producentów będą musiały spełniać normy, które Komisja Europejska proponuje w omawianym tu rozporządzeniu.

Stanowisko rządu jest... Rząd popiera omawiane tu rozwiązanie, z zastrzeżeniem dwóch punktów, o których powiedziałem. Mam tu na myśli zachowanie formuły elastycznej i rozszerzenie, dostosowanie do naszych wymagań definicji pojazdu kolejowego we wspomnianym rozporządzeniu. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Pan senator Stanisław Gorczyca, proszę o uwagi.

Senator Stanisław Gorczyca:

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Panie Ministrze!

Oczywiście co do zasady pomocniczości nie możemy się już wypowiedzieć, ze względu na to, że czas na przeprowadzenie konsultacji... Upłynęły już wszystkie terminy. Co nie zmienia faktu, że zasada pomocniczości jest w przypadku rozpatrywanego projektu spełniona, jest to oczywiste. Tak że z punktu widzenia strony formalnej nie ma w omawianej tu kwestii żadnych zastrzeżeń.

Zdziwienie budzi fakt, że rząd nie dotrzymuje terminów. I jeszcze jedna sprawa: projekt do konsultacji otrzymało, jako instytucja współpracująca z Ministerstwem Gospodarki, Ministerstwo Środowiska. Nie wydało ono jednak oficjalnie żadnej opinii. Może jest tutaj dzisiaj przedstawiciel Ministerstwa Środowiska, który by nam odpowiedział, jak ministerstwo zapatruje się na wspomniane rozporządzenie.

Według mnie merytorycznej stronie rozporządzenia nie mamy czego zarzucać. Wniosek, który nam przedstawiono, był szeroko konsultowany i nie wzbudzał większych kontrowersji. Wymagania, które dotyczą ograniczenia emisji

zanieczyszczeń gazowych i pyłowych w przypadku silników przeznaczonych do niedrogowych maszyn ruchomych, są już generalnie spełniane przez producentów. Weźmy pod uwagę, że poprzednia dyrektywa była z 1997 r. Od tego czasu upłynęło siedemnaście lat – dla rozwoju technologii to jest epoka. Siedemnaście lat to jest tak dużo czasu, akurat w przypadku dziedziny, o której tu mowa, że...

No i rzeczywiście moglibyśmy się jeszcze pochylić nad definicją, o której już pan minister wspominał, definicją pojazdu kolejowego. Bo tutaj pojawiają się rozbieżność zapisów w propozycji, którą rozpatrujemy, w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we wspólnocie oraz definicji w naszej polskiej ustawie o transporcie kolejowym.

Stoję na stanowisku, że... Popieramy stanowisko rządu.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

My się w tej chwili odnosimy do projektu rozporządzenia, nie dyrektywy. Ja myślę, że ze strony ministerstwa należą się chyba jakieś wyjaśnienia, bo ustawa rzeczywistości... Bo aż dwa miesiące po terminie otrzymaliśmy... To rzeczywiście odbiera Izbie szansę wypowiedzenia się w sprawie, co do której mogłaby mieć wątpliwości i zastrzeżenia. A skoro jest już dwa tygodnie po terminie, w którym komisja może wnieść zastrzeżenia do regulacji... To jest trochę, że się tak wyrażę, musztarda po obiedzie. I myślę, że coś takiego nie powinno, nie może mieć miejsca. To jest jedna sprawa.

A druga sprawa... Mówimy tu o rozporządzeniu. Pan minister tutaj mówi, że jeżeli definicje w rozporządzeniu i w naszym prawie są trochę różne, to to nie przeszkadza. Ale my wiemy, że rozporządzenie stosowane jest wprost.

(Głos z sali: Dokładnie.)

I wobec tego pytanie: co wtedy, kiedy... Być może mamy tu do czynienia ze zbiorami, które się nie wykluczają, ale sądzę, że wspomniana kwestia powinna być uzgodniona, bo... My po prostu musimy stosować tamtą definicję, tę, która jest w rozporządzeniu.

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Arkadiusz Bąk:

Panie Przewodniczący! Panie Senatorze!

Tak, oczywiście... Nie mogę się wytłumaczyć jakoś inaczej niż w ten sposób, że termin został przekroczony w związku z tym, że mieliśmy pewnego rodzaju dyskusje wewnętrzne, konsultacje wewnętrzne w zakresie jednolitości homologacji wspomnianych silników. Z naszej strony była taka propozycja, aby objąć już jednolitym systemem homologacji wszelkie typy silników, skoro i jednych, i drugich dotyczą te same normy. Jednak Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zaprezentowało inne stanowisko. I te wymiany zdań rzeczywiście doprowadziły do przekroczenia terminu. Również... Proszę przyjąć z mojej strony – nie wiem, jak to nazwać – wyrazy ubolewania ze wspomnianego powodu.

Zgadzam się, że takie sytuacje nie powinny... Trudno się nie zgodzić z czymś, co jest oczywiste. Takie przedłużenie nastąpiło w związku z tymi...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No właśnie dlatego mówię, że nie bardzo jest po prostu jak... Wyrażam ubolewanie z tego powodu i... To tyle, ile mogę powiedzieć we wspomnianym zakresie.

A jeśli chodzi o pytanie dotyczące wspomnianej definicji... Definicja, tak jak pan przewodniczący zauważył... Oczywiście jest tak, że ona obowiązuje wprost. I w zakresie objętym wspomnianym rozporządzeniem nie będzie innej definicji niż określona w rozporządzeniu. Czyli dokładnie – zacytuję – „pojazd kolejowy» oznacza typ niedrogowej maszyny ruchomej, która działa wyłącznie na torach kolejowych”. Proponowane przez nas brzmienie jest, tak jak pan senator zauważył, zgodne z ustawą o transporcie kolejowym. Czyli „pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu”. To jest ta różnica, że będziemy... To znaczy istotnie, tak jak pan przewodniczący zauważył, w przedmiocie działania rozporządzenia będzie obowiązywała definicja, która jest w rozporządzeniu. A tam, gdzie nie odnosimy się do homologacji typów i do norm spalin, termin „pojazd kolejowy” będzie oznaczał również to, co jest zawarte w ustawie kolejowej. To znaczy jeżeli wspomniany zapis zostanie bez zmian, tak jak w chwili obecnej. Będzie wówczas pewnego rodzaju problem, do którego pojazdu kolejowego należy się w danej chwili odnosić. Trzeba będzie zaznaczać, że chodzi o pojazd kolejowy w rozumieniu wspomnianej ustawy lub w trybie działania rozporządzenia.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Tak, ale, jak rozumiem, to jest w trybie art. 7. Tak więc tam też będzie dyskusja i wersja ostatecznie przyjęta będzie wersją już obowiązującą.

Czy są jeszcze jakieś pytania, uwagi?

Jak rozumiem, jeżeli chodzi o rozporządzenie, to jest propozycja... Komisja pozytywnie opiniuje projekt rozporządzenia, tak?

(Głos z sali: Pozytywnie.)

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Panie Ministrze, komisja pozytywnie opiniuje dyskusowany projekt rozporządzenia.

Dziękuję bardzo panu ministrowi, dyrektorowi i naczelnikowi za udział w posiedzeniu komisji.

I dodam jeszcze tylko jedno: w omawianym tu dzisiaj przypadku tak się składa, że wszystko jest dobrze, okay, nie wnosimy... Ale w innym przypadku, gdybyśmy mieli zastrzeżenia, to z uwagi na to, że termin upłynął, nasze zastrzeżenia nie byłyby już brane pod uwagę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki Arkadiusz Bąk:

Jeszcze raz wyrażam ubolewanie z tego powodu. Zgadzam się. To znaczy...

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Teraz już nie ma sensu dalej ciągnąć tematu. Mówię tylko, jakie byłyby konsekwencje.

Dziękuję bardzo.

Zamykam punkt pierwszy.

Punkt drugi to akty nieustawodawcze, które prezydium proponuje przyjąć bez uwag. Jest to jeden dokument, COM(2014) 005.

Jeżeli nie usłyszę zastrzeżeń, to taka właśnie będzie decyzja komisji. Nie słyszę zastrzeżeń.

I punkt trzeci to akty nieustawodawcze, co których komisja nie wystąpi o stanowisko rządu. To też jest propozycja prezydium. Są to dwa dokumenty: COM(2014) 716 i COM(2014) 719.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, propozycja zostanie zaakceptowana przez komisję. Nie słyszę sprzeciwów.

Komisja akceptuje propozycję.

W ten sposób, proszę państwa, wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Bardzo dziękuję za udział w posiedzeniu.

Zamykam nasze dzisiejsze spotkanie.

(Koniec posiedzenia o godzinie 9 minut 17)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii