



SENAT RP

# ZAPIS STENOGRAFICZNY

---

---

---

**Posiedzenie**  
Komisji Spraw Unii Europejskiej (122.)  
w dniu 5 lutego 2015 r.

VIII kadencja

---

Porządek obrad:

1. Wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie zatwierdzenia planu centralnego Shift2Rail – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – COM(2014) 739.
2. Akty nieustawodawcze, co do których komisja nie wystąpi o stanowisko rządu – propozycja: COM(2015) 18, COM(2015) 13, COM(2015) 9, COM(2015) 1, COM(2014) 750, COM(2014) 749, COM(2014) 735, COM(2014) 734, COM(2014) 726, COM(2014) 725.
3. Akt nieustawodawczy, co do którego komisja wystąpi o stanowisko rządu – propozycja: JOIN(2015) 1.

*(Początek posiedzenia o godzinie 9 minut 00)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)*

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Otwieram posiedzenie Komisji Spraw Unii Europejskiej.

Chciałbym powitać pana dyrektora Macieja Gładygę z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Pan reprezentuje ministra, bo w tym samym czasie w Sejmie odbywają się głosowania i pan minister musi tam być. Tak że przyjmujemy usprawiedliwienie i upoważnienie.

Państwo macie porządek dzisiejszego spotkania. Jest to właściwie jeden punkt merytoryczny oraz propozycje prezydium.

Czy są uwagi do tego porządku?

Skoro nie ma, to od razu przystępujemy do omawiania punktu pierwszego. Jest to wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie zatwierdzenia planu centralnego Shift2Rail. Ten dokument jest rozpatrywany w trybie art. 8 ustawy. Instytucją wiodącą jest właśnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Poproszę pana dyrektora o krótkie przedstawienie projektu decyzji.

### **Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Maciej Gładyga:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo!

Powiem pokrótce kilka słów o tym, na jakim etapie w tym momencie są prace w Radzie, jeśli chodzi o tę decyzję. Projekt decyzji został przyjęty przez Komisję Europejską 16 grudnia ubiegłego roku. 30 grudnia ubiegłego roku parlament Rzeczypospolitej Polskiej skierował w trybie art. 8 ustawy – o tym już wspomiano – wniosek z żądaniem dotyczącym przedstawienia stanowiska RP w odniesieniu do tego dokumentu. Wspomnę tylko, że projekt ten został przekazany do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w dniu 19 stycznia. Dokument ten był uzgadniany z ministrem finansów, ministrem gospodarki, ministrem nauki i szkolnictwa wyższego, był również konsultowany z Grupą PKP oraz z Instytutem Kolejnictwa, które są właściwe merytorycznie, jeśli chodzi o tę kwestię.

Ważna jest również taka informacja, że projekt stanowiska został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich 22 stycznia bieżącego roku, a 15 stycznia bieżącego roku sejmowa komisja do spraw europejskich przyjęła projekt stanowiska do wiadomości bez debaty. Takie są podstawowe fakty dotyczące kwestii formalnych.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to ja powiem dosłownie dwa zdania odnośnie do samej inicjatywy Shift2Rail. Jest to przedsięwzięcie, które wynika z rozporządzenia Rady z 16 czerwca 2014 r., ustanawiającego właśnie to wspólne przedsięwzięcie Shift2Rail. Polega ono w zasadzie na utworzeniu w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego przedsiębiorstwa, które będzie zarządzać siedmioletnim programem rozwojowym ukierunkowanym na badania innowacyjne. Zadaniem tego wspólnego przedsiębiorstwa będzie koordynacja prac nad kluczowymi innowacyjnymi projektami dla sektora transportu kolejowego. Unia Europejska na to całe przedsięwzięcie wyasygnowała środki w wysokości 450 milionów euro, właśnie taki jest wkład unijny w to przedsięwzięcie. Te środki zostaną rozdysponowane w ramach co najmniej – takie jest sformułowanie – pięciu programów innowacyjnych.

Jeśli chodzi o beneficjentów tego programu, to są to trzy podstawowe grupy. Pierwsza grupa to członkowie założyciele tego całego przedsięwzięcia. Jest to osiem dużych podmiotów działających na rynku europejskim w sektorze kolejowym. Dla członków założycieli warunki uzyskania finansowania są następujące: wkład własny w wysokości 30 milionów euro, czyli bardzo znaczący wkład. W przypadku tej grupy beneficjentów do rozdysponowania jest 40% środków tego funduszu. Jeśli chodzi o drugą grupę, to są to tak zwani członkowie stowarzyszeni. Warto powiedzieć, że w ramach członków stowarzyszonych PKP SA jako spółka, chociaż oczywiście PKP SA reprezentuje całą Grupę PKP... Bierze ono udział w formalnym przystąpieniu do konsorcjum, które będzie chciało skorzystać ze środków tego programu. Wkład własny członków stowarzyszonych jest niższy, bo to jest 2,5% budżetu danego programu, standardowo to jest między 2 miliony a 6 milionów euro. Dzięki staraniom strony polskiej w rozporządzeniu ustanawiającym ten instrument udało się umieścić zapis, że również konsorcja będą mogły... Chodzi o to, że dla naszych firm był to dosyć wysoki pułap, jeśli chodzi o przystąpienie. Dla konsorcjów łączny pułap wkładu własnego na wszystkie programy innowacyjne wynosi 15 milionów euro. Jest to o tyle korzystne rozwiązanie, że na przykład w konsorcjum, w którym będzie PKP, będzie dużo prościej partycypować,

bo jest dużo niższy... Około 30% środków funduszu będzie rozdysponowane między członków stowarzyszonych.

Trzecia opcja to jest konkurs otwarty, gdzie nie ma żadnych wymagań, jeśli chodzi o wkład własny. Przedsiębiorcy mogą po prostu przystąpić do tego programu. Również w tym przypadku około 30% środków będzie przeznaczona na dofinansowanie tego typu przedsięwzięć.

Generalnie stanowisko rządu co do całej inicjatywy jest pozytywne. Jednak w toku prac i konsultacji, które były prowadzone podczas tworzenia planu centralnego dotyczącego wykorzystania tego instrumentu, zgłosiliśmy szereg postulatów i uwag. Część tych postulatów i uwag została uwzględniona, część, co należy otwarcie powiedzieć, nie została uwzględniona. My w czasie współpracy z Komisją Europejską uzyskaliśmy potwierdzenie, że plan centralny nie jest dokumentem zamkniętym. Mamy stanowisko, że w trakcie, powiedziałbym, życia tego dokumentu będzie możliwa modyfikacja, rozszerzenie i dostosowanie tego programu do faktycznych potrzeb.

A teraz dwa słowa o tym, jakie były nasze główne uwagi co do tej inicjatywy. Wskazywaliśmy jako kraj członkowski – były to głównie postulaty rynku i Instytutu Kolejnictwa – że należałoby rozważyć wprowadzenie jeszcze jednego, dodatkowego kierunku, dotyczącego finansowania multimodalnych punktów przeładunkowych, również dworców, ponieważ takie są potrzeby w naszym kraju. Oczywiście cały czas mówimy tu nie o twardych inwestycjach, tylko o badaniach i rozwoju. Podnoszona była również kwestia próby stworzenia jakichś preferencyjnych warunków dla nowych państw członkowskich, ponieważ duża część środków jest dostępna tylko dla członków założycieli. To nie zostało wprost ujęte w master planie, ale, tak jak wspominałem na początku, udało nam się na etapie rozporządzenia uzyskać możliwość przystępowania do tego programu jako członkowie stowarzyszeni, konsorcjanci. Tak jak mówiłem, Grupa PKP będzie w tym uczestniczyła pod egidą UIC.

Generalnie stanowisko rządu jest takie, że oceniamy pozytywnie ten dokument pomimo pewnych uwag – nie nazywałbym ich nawet zastrzeżeniami – pewnych propozycji dotyczących rozszerzania funkcjonowania tego instrumentu. Ze strony Komisji jest deklaracja, że to będzie możliwe. I dlatego nasze stanowisko jest takie, że na ten moment, kiedy nie dyskutujemy o zmianach w planie centralnym, tylko o przyjęciu samej decyzji, nie byłoby korzystne pokazywanie głosu strony polskiej jako zmierzającego w kierunku próby blokowania bądź opóźniania wejścia tych przepisów w życie, ponieważ nasze podmioty mają szansę wzięcia udziału w tym przedsięwzięciu w ramach członka stowarzyszonego bądź w otwartym w konkursie. Wydaje nam się, że taki głos, po pierwsze, mógłby zostać odebrany jako próba blokady, a po drugie, mógłby wpłynąć na postrzeganie projektów, które z Polski do tego programu mogą... I dlatego w stanowisku jest mowa wprost o poparciu projektu decyzji.

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.  
Pan senator Stanisław Gorczyca.  
Proszę o uwagi.

### **Senator Stanisław Gorczyca:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.  
Panie Ministrze! Wysoka Komisjo!

Co do celu projektu aktu prawnego, to absolutnie się z tym zgadzam, że do tych pięciu kluczowych dziedzin należy dodać tę szóstą, bardzo ważną – chodzi o stacje usługi dla transportu multimodalnego, pasażerskie stacje kolejowe. Pan minister już o tym mówił. Tak więc myślę, że tutaj jest pełna zgoda.

Co do stanowiska rządu, Panie Ministrze, to mam kilka uwag. A mianowicie w stanowisku rządu państwo piszecie między innymi o tym, że jest potrzeba zapewnienia polskim podmiotom funkcjonującym na rynku kolejowym dostępu do środków Shift2Rail na zasadach odmiennych od zasad obowiązujących beneficjentów z krajów tak zwanej starej Piętnastki. Czy te inne kraje mają takie samo stanowisko w tym zakresie? I czy możemy razem negocjować zasady dostępu do środków Shift2Rail? To jest jedno z pytań, a mam ich kilka. To może ja powiem o wszystkich...

Kolejna sprawa to dokument potwierdzający wolę przyłączenia PKP do konsorcjum EUROOC. Czy PKP SA ostatecznie przystąpiło do tego konsorcjum? O tym chyba pan minister mówił. Czy została już opublikowana lista? A jeśli tak, to, jak to rozumiem, jako PKP możemy sięgać po środki. Tak?

Kolejna sprawa. Państwo piszecie: celowe byłoby uzupełnienie master planu o dodatkową dziedzinę inwestycji, innowacyjnych przedsięwzięć, dedykowaną zapotrzebowaniom państw członkowskich, które, podobnie jak Polska, znajdują się w okresie modernizacji swoich systemów kolejowych, i uwzględniającą preferencyjny dostęp do środków Shift2Rail. Pytanie jest takie: jak to zrobić?

Kolejne pytanie. Przewidziano, iż certyfikacja i autoryzacja urzędów, zezwolenia na ich późniejszą eksploatację powinny opierać się głównie na metodach laboratoryjnych, a nie na testach przeprowadzanych w warunkach rzeczywistych. Czy my mamy na to wpływ? I jak wprowadzić testy rzeczywiste? Mam tu pewną wątpliwość, tak że... Czy pan minister mógłby się do tego ustosunkować?

Kolejna sprawa. Dla Polski szczególne znaczenie ma problem tak zwanej luki pokoleniowej występującej w zawodach kolejowych, bezpośrednio związanych z eksploatacją taboru – mam tu na myśli na przykład maszynistów – czy utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Co więcej, istotnym problemem jest ograniczenie kadry inżynierskiej dysponującej uprawnieniami do projektowania i kierowania pracami budowlanymi w specjalnościach kolejowych. W przyjętym przez Radę Zarządzającą Wspólnym Przedsięwzięciem Shift2Rail master planie problem został zasygnalizowany, jednakże w dalszej części dokumentu nie zaproponowano konkretnych rozwiązań – tak państwo piszecie w swoim stanowisku. Jak pan minister ocenia poziom kształcenia kadry? I czy współpracujecie z ministerstwem nauki? Czy są zamawiane kierunki... Czy państwo się nad tym zastanawialiście? Rzeczywiście problem z kadrami w Polsce jest ogromny. Może tak nie jest, ale... Ja przynajmniej mam taką wiedzę. Czy są dofinansowania do tych projektów? I to właściwie tyle, jeśli chodzi o pytania co do stanowiska rządu.

## Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są inne pytania?

Panie Dyrektorze, ja mam pytania. Wczoraj w Brukseli dyskutowaliśmy sprawę planu tych inwestycji strategicznych Junckera i odnieśliśmy wrażenie, że czasami o tych samych środkach mówi się wielokrotnie. Tutaj też jest mowa o tym, że środki, które są przeznaczone na badania i rozwój, mają pochodzić z programu „Horyzont 2020” oraz z wkładu własnego. Czyli mówimy o środkach przeznaczonych na badania naukowe i o udziale własnym. Ale teraz odnoszę takie wrażenie, że tutaj... Jeżeli mówi się o badaniach naukowych i o projektach zamawianych, to zazwyczaj mówi się w ten sposób, że jest problem do rozwiązania, zadanie do rozwiązania i zamawiamy... A tu się okazuje, że są środki, które zabezpiecza się w programie „Horyzont 2020”, i mówi się, że dostęp do tych środków będzie miała określona grupa członków konsorcjum. Czyli to jest trochę inna formuła. To jest tak, jakbyśmy część pieniędzy wybrali i przeznaczyci dla pewnej grupy. To jest zupełnie inaczej niż w programie „Horyzont 2020”. Bo zwykle jest tak, że jak zamawia się projekt, to jest określone zadanie i rozwiązuje je ktoś, kto jest najlepszy, a nie ktoś, kto jest członkiem konsorcjum. Jeżeli potem jest ta druga część, gdzie jest tylko 30% – chodzi mi o ten otwarty nabór... Dopiero tutaj każdy może aplikować o środki. A więc to jakby w ogóle zmienia formułę – tak mi się wydaje – która funkcjonuje normalnie w przypadku programu „Horyzont 2020”. W związku z tym mam trochę takie wrażenie, że ktoś robi na tym interes, że ktoś zabezpiecza sobie pewną część środków. I dlatego muszę powiedzieć, że ja to przyjmuję z mieszanymi uczuciami.

Proszę bardzo.

## Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Maciej Gładys:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Dziękuję za pytania. Ja spróbuję odnieść się po kolei do tych pytań. Jeżeli bym coś pominął, to proszę mi powiedzieć.

Odnosnie do pierwszego pytania nie jestem w stanie odpowiedzieć w tym momencie precyzyjnie, czy uda się zbudować koalicję. To znaczy szósty program... Może inaczej. Zacznę od stwierdzenia, o którym już mówiłem, które w pewien sposób odnosi się do części pytań dotyczących na przykład szóstego kierunku...

(*Głos z sali: ...programu.*)

...tak, szóstego programu czy na przykład położenia większego akcentu na szkolenia bądź na przededefiniowanie kwestii laboratorium, testowania na gruncie. To są elementy planu centralnego. I ten plan w tym momencie, przy adaptowaniu tej decyzji... Dyskusji na temat programu, samego planu centralnego nie ma, odbyła się ona w lecie, wtedy też odbyły się szerokie konsultacje społeczne, w których uczestniczyły i PKP, i Instytut Kolejnictwa, część uwag została przyjęta, część nie. Ta decyzja przyjmuje master

plan, ale sama merytoryka master planu nie może być zmieniona. A to, o czym mówiłem... Za pośrednictwem naszego stałego przedstawicielstwa w Brukseli pytaliśmy osoby odpowiedzialne w Komisji za ten dokument o to, czy w ogóle w tym momencie można jeszcze, że tak powiem, dyskutować z zapisami master planu, i uzyskaliśmy odpowiedź, że nie. Konsultacje społeczne zostały zamknięte. Ale jest wprost takie stwierdzenie – będę tłumaczył na żywo – że master plan jest przewidziany jako żyjący dokument, który powinien być uaktualniany, kiedy zajdzie taka potrzeba i kiedy będzie to dla nas istotne. PKP jest członkiem stowarzyszonym... A więc na przykład w sytuacji, kiedy taką potrzebę zgłoszą członkowie stowarzyszeni. Czyli mamy wyraźną deklarację, że master plan nie jest dokumentem, powiedziałbym, wyrytym w kamieniu, który nie będzie mógł być zmieniony. Tutaj nawiążę do pytania, czy PKP jest już w tym konsorcjum. Tak, jest. W tym momencie trwa nabór konsorcjów do drugiej puli, gdzie są członkowie założyciele, członkowie stowarzyszeni, a potem otwarty konkurs... A więc wtedy, kiedy konsorcjum pod egidą UIC będzie negocjowało z Komisją sam kształt i kierunki finansowania poszczególnych działań badawczych... To będzie odpowiedni moment, żeby UIC jako członek stowarzyszony podniosło tego typu postulaty, wskazując od razu na konieczność rozwijania master planu, zgodnie z deklaracją Komisji, że ma to być dokument żyjący. A więc tutaj musi być zachowana pewna kolejność.

Kolejne pytanie dotyczyło kwestii relacji tego programu i programu „Horyzont 2020”... Rozumiem, że...

(*Głos z sali: O to pytałem.*)

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tak.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

No właśnie jest tak, jak wspomniałem. Kwestia rozszerzenia master planu poprzez na przykład mocniejsze zaakcentowanie sprawy szkolenia, problemu tej luki pokoleniowej itd., to jest właśnie etap, kiedy już konsorcjum... To będzie to przedsięwzięcie, które nazywa się EUROOC, do którego PKP przystąpiło pod egidą UIC. W momencie, kiedy zakończy się procedura przetargowa i oni już będą w ramach tej drugiej puli negocjowali z Komisją, mogą podnosić, że konieczna jest aktualizacja master planu.

(*Senator Stanisław Gorczyca: Testy laboratoryjne...*)

Powiem tak: trudno mi odpowiedzieć na to pytanie. Nie ulega wątpliwości, że i w zakresie bazy laboratoryjnej, i w zakresie możliwości testowania na gruncie, my jako państwo członkowskie mamy poważne zaległości. Z faktami się nie dyskutuje, tak po prostu jest. Przez wiele lat był to sektor mocno niedoinwestowany. W sytuacji, kiedy nie ma inwestycji, nauka, że tak powiem, nie czuje ciśnienia, żeby rozwijać się w tym kierunku.

(*Senator Stanisław Gorczyca: Ciśnienie czuje, Panie Dyrektorze, tylko środków nie ma.*)

Nie o tym, Panie Przewodniczący... To znaczy chciałem powiedzieć, że w sytuacji, kiedy przez wiele lat były...

(*Senator Stanisław Gorczyca: ...zaniedbania.*)

...zaniedbania, jeśli chodzi o inwestycje w infrastrukturę, w tabor itd., nie było takiego mocnego imperatywu po stronie nauki, żeby rozwijać ten kierunek. Oczywiście

my tego typu postulaty jak najbardziej będziemy chcieli podnosić – via PKP, które będzie członkiem stowarzyszonym – w ramach jakiegoś takiego mocnego głosu, że master plan należy rozwijać raczej w bliższej niż w dalszej perspektywie. To by było, jak przypuszczam, z korzyścią dla wielu nowych państw członkowskich – to znaczy teraz to nie są już nowe... nowszych państw członkowskich. I wtedy – nawiązując do pierwszego pytania – moglibyśmy próbować budować koalicję wokół tej aktualizacji. Jednak, tak jak powiedziałem, w tym momencie – pytaliśmy o to wprost członków Komisji – nie było dyskusji nad samą merytoryczną treścią master planu. Naszym zdaniem nawet wstrzymanie się od głosu w sytuacji, kiedy PKP jako członek stowarzyszony będzie chciało wziąć udział w tym projekcie i będzie otwarta pula, w ramach której polscy przedsiębiorcy, na przykład w konsorcjach z laboratoriami czy z instytutami badawczymi, będą chcieli złożyć projekty bez wkładu własnego, może być działaniem dosyć ryzykownym, bo nawet w związku z wstrzymaniem się od głosu pozostaje pewien niesmak, to jest oczywiste. Nie wydaje się, żeby taki blokujący głos przyniósł nam na ten moment jakkolwiek korzyść. My zdajemy sobie sprawę z niedomagań tego dokumentu, jeśli chodzi o nasze zapotrzebowania, ale jest możliwość uzyskania środków.

Jeżeli chodzi o program „Horyzont 2020”, o zamawiane badania i otwarty dostęp... Co do tej puli 30% środków, w przypadku której jest otwarty konkurs, to nie jest wymagany żaden wkład własny, tu jest po prostu czysta konkurencja, współzawodnictwo pomiędzy poszczególnymi potencjalnymi beneficjentami. Nie da się ukryć, że członkowie założyciele, czyli te osiem głównych podmiotów, mają znaczący udział w tych środkach, ale też nie można pomijać faktu, że ich zaangażowanie w każdy projekt kształtuje się, że tak powiem, na poziomie 30 milionów euro. To nie są pułapy dostępne w jakikolwiek sposób dla polskiego biznesu czy instytutów badawczych. My zakładamy, że przez PKP, które będzie członkiem stowarzyszonym... Nie ma formalnej przeszkody, żeby ono zawierało umowy wewnętrzne na przykład ze spółkami Grupy PKP, takimi jak PLK, Cargo, Informatyka lub inne, czy umowy podwykonawcze z zupełnie zewnętrznymi wobec siebie podmiotami. Wówczas ten członek stowarzyszony będzie, że tak powiem, trochę takim wehikułem służącym do tego, żeby mieć większy udział również w tej drugiej puli, gdzie dostępne jest 30% środków.

Ja się zgadzam z tym, że nasza rola jako administracji rządowej i, jak przypuszczam, Instytutu Kolejnictwa, i Grupy PKP będzie polegała na jak najszerszym informowaniu o tym instrumencie i propagowaniu tego instrumentu. Chodzi o to, żeby... Krótko mówiąc, jeśli się nikt nie zgłosi – i ja się z tym zgadzam – to będzie ryzyko, że my do tego więcej dołożymy niż weźmiemy. No ale na tym właśnie polega nasze zadanie, żeby jak najwięcej podmiotów zachęcić, po pierwsze, do otwartego konkursu, po drugie, do nawiązania współpracy z PKP i uszczknięcia środków przez członka stowarzyszonego.

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

Dziękuję bardzo.

Muszę powiedzieć, że mnie to się nie podoba, bo to jest tak, że... Pan minister mówi, że trzeba mieć wkład własny w wysokości 30 milionów – i to jest okej – ale wygrywa się 450 milionów. Czyli jeżeli jest firma czy grupa, która się zrzuci i ma, to dostaje... Wobec tego nie mówmy o trzydziestu, tylko o czterystu...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

No dobrze, ale to są środki pochodzące z naszych składek. I o ile mówiliśmy, że mamy małe sukcesy w programach ramowych badawczych, do których dostęp był otwartym, o tyle tutaj nasza pozycja, że tak powiem, jest upośledzona. I jest jeszcze gorsza sytuacja, jeśli chodzi o odzyskanie środków, które przecież pochodzą z budżetu składkowego, będącego budżetem Unii Europejskiej. Mnie się wydaje, że my jesteśmy ustawieni z góry na gorszej pozycji, jeżeli chodzi o uzyskiwanie środków, a przesładowani, w cudzysłowie, jesteśmy za to, że możemy nie mieć wkładu własnego. A więc muszę powiedzieć, że taka konstrukcja mi się nie podoba, dlatego że z natury... Gdyby to były inne środki, nie z programu „Horyzont 2020”, to okej, ale ponieważ program „Horyzont 2020” ma zupełnie inną formułę, to... Tutaj zabieramy część, która podlega innym regulacjom. I muszę powiedzieć, że to mi się nie podoba.

#### **Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Maciej Gładys:**

Panie Przewodniczący, jeżeli państwo pozwolą, odniosę się do jednej kwestii. Tak, nie sposób się z tym nie zgodzić, ale przypomnę to, o czym wspominałem na samym początku. Otóż na etapie prac nad rozporządzeniem Polska była najbardziej aktywnym i twardo negocjującym aktorem, jeśli chodzi o całą tę...

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: To wszystko wy-negocjowano...)*

Druga grupa, dla członków stowarzyszonych, mówiła o 2,5% budżetu programu, maksymalnie o dwunastu w odniesieniu do wszystkich programów, i w ogóle nie było mowy o konsorcjach. To, że pojawiły się konsorcja z pułapem w wysokości 15 milionów, jest wynikiem twardych negocjacji, w przypadku których, szczerze mówiąc, nie mieliśmy specjalnego zaplecza i wsparcia. I to się udało. Dzięki temu na przykład PKP w ramach EUROOC, tego przedsięwzięcia pod auspicjami UIC, jest w stanie uszczknąć coś nie tylko z konkursu otwartego, ale także z tej drugiej puli, gdzie łącznie jest 270 milionów euro. Zdajemy sobie sprawę, że być może nie jest to tak optymalna sytuacja jak na przykład w przypadku funduszu spójności, gdzie środki są wprost dostępne i jest bardzo wysoki poziom dofinansowania. Chciałbym jednak podkreślić, że już na etapie pracy nad rozporządzeniem był bardzo silny głos w tej sprawie.

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

Senator Klima.

### **Senator Maciej Klima:**

Panie Dyrektorze, czy istnieje teoretycznie taka możliwość, że więcej wpłacimy, jeśli chodzi o te środki, tę wspólną pulę środków, niż odzyskamy dla naszej nauki i dla naszych przedsiębiorstw, które są zaangażowane w tę działalność? Dziękuję.

### **Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Maciej Gładys:**

Teoretycznie istnieje taka możliwość. Można sobie wyobrazić taką sytuację, że polscy przedsiębiorcy nie będą zainteresowani udziałem w tym przedsięwzięciu. No, ale to jest... My będziemy starali się zrobić wszystko, żeby maksymalnie rozpropagować tę inicjatywę i w miarę możliwości administracji rządowej wspierać te projekty. Będziemy również starali się zrobić wszystko, żeby master plan, zgodnie z deklaracją Komisji, mógł zostać zaktualizowany i lepiej odzwierciedlał nasze potrzeby. Ale jeśli nikt się nie zgłosi – to jest odpowiedź wprost na zadane pytanie – to więcej wpłacimy niż weźmiemy.

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Ja myślę, że to jest nie tylko tak, że jeśli się ktoś zgłosi czy nie zgłosi... Przecież tam będzie jakaś ocena. To nie jest tak, że tam jest pewna pula...

*(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Maciej Gładys: Nie, nie, jasne...)*

Chyba że to jest tak, że to jest już ustawione, że są pieniądze...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

...jest grupa, która już je podzieliła, i tam już nie ma przestrzeni, nie ma miejsca...

*(Senator Maciej Klima: To jest o tyle dziwne, że w innych instytucjach na przykład w Europie...)*

*(Brak nagrania)*

### **Senator Maciej Klima:**

...W obecnej chwili, kiedy emituje się 60 miliardów euro, gwarantuje się podmiotom proporcjonalne do ich wkładu, określone środki, czyli każdy podmiot, który wchodzi w skład całości, ma zagwarantowane środki proporcjonalne do swojego wkładu. W tym zaś przypadku może się zdarzyć tak, że będąc elementem umowy, możemy być całkowicie wyeliminowani nie tylko, tak jak powiedział pan przewodniczący, w związku z faktem... Mogą zostać przyjęte takie kryteria, że nagle się okaże, że nasze firmy czy nasze instytucje naukowe nie spełniają wymogów i gwarancja... i środki zostaną skierowane w zupełnie innym kierunku.

### **Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Maciej Gładys:**

Trudno się odnosić... Powiem tak: mamy konkurs otwarty, który nie wymaga wkładu własnego.

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: To jest 30% środków.)*

To jest tylko 30% środków. Mamy drugie 30% środków, które jest dostępne dla członków stowarzyszonych – PKP będzie brało w tym udział. Tak jak mówiłem, nie ma formalnej przeszkody, żeby jakiś przedsiębiorca bądź instytut badawczy podpisał porozumienie z PKP i zamiast w konkursie otwartym wziął udział w konkursie – w cudzysłowie w konkursie – dla członków stowarzyszonych, gdzie negocjuje się z Komisją zakres wsparcia. My jesteśmy świadomi, jak jest zbudowana ta konstrukcja, ale nie wydaje mi się, iż można stwierdzić, że jest to narzędzie, w przypadku którego na 100% więcej dopłacimy niż weźmiemy. To jest pole do dużej aktywności, są dwie wprost zdefiniowane możliwości, z których można czerpać środki.

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Proszę bardzo.

### **Senator Maciej Klima:**

Czy biorąc pod uwagę fakt, że ta kwestia była negocjowana i że kraje tej części Unii Europejskiej, jeśli chodzi o zaplecze, o którym już wspominaliśmy, i możliwości zarówno ekonomiczne, jak i techniczne, są zapóźnione w porównaniu z inną grupą krajów Unii Europejskiej, nie należało próbować wynegocjować takiej formuły, która wiązałaby się, powiedziałbym, z preferencjami, tak, jak to jest w przypadku innych rodzajów programów, dla tej bardziej zapóźnionej części Europy? Pytam o to, bo niestety w obecnej sytuacji jest duże ryzyko, że ta część Europy będzie odstawała od pozostałych krajów, od tego, powiedziałbym, trzonu, który się w tej chwili w to wszystko zaangażował? Konstrukcja tego dokumentu wygląda w ten sposób, że preferencje dla tych innych krajów europejskich niestety nie są na tyle konkurencyjne, by te kraje mogły wpłynąć w sposób zasadniczy na wykorzystanie tych środków. Dziękuję bardzo.

*(Brak nagrania)*

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

To nie wymaga... To jest pewne stwierdzenie.

*(Głos z sali: Tak.)*

Czy są jeszcze jakieś pytania?

Konkluzja pana senatora sprawozdawcy?

### **Senator Stanisław Gorczyca:**

Szczerze mówiąc, kiedy zapoznałem się z dokumentami, miałem podobne wrażenie jak pan przewodniczący, że właściwie karty są rozdane i my możemy... No ale jesteśmy

w takiej sytuacji, w jakiej jesteście. Ta nasza branża jest bardzo mocno zapóźniona. Wydaje mi się, że rząd zrobił chyba maksymalnie dużo w tym zakresie i że te wszystkie postulaty zmian w planie centralnym, które rząd zaproponował, są chyba bardzo rozsądne. Mnie się podoba to, że jest ta dodatkowa dziedzina, ten innowacyjny program nr 6 – to jest dla nas bardzo ważne – i w końcu będzie można uzyskać środki na zasoby ludzkie, które akurat w tym przypadku są bardzo ważne. Tak więc, Panie Przewodniczący, myślę, że trzeba poprzeć ten... Moje stanowisko jest takie, że trzeba poprzeć stanowisko rządu.

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Ja rozumiem, że projekt decyzji jest w początkowej fazie – to jest rozpatrywane w trybie art. 8 ustawy – i że można jeszcze negocjować... I rzeczywiście, tak jak rząd, te multimodalne... To jest istotne, ale mnie się wydaje, że byłoby dobrze, Panie Dyrektorze, zwrócić uwagę na to, że skoro to są środki z programu „Horyzont 2020”, w przypadku którego reguły aplikowania o środki nie były ograniczane konsorcjami... A tu się z góry zakłada, że jest konsorcjum, i się zabiera te środki. Tam tego nie było, dostęp zawsze był otwarty, nawet jeżeli były zamawiane... Zakładano, że być może ktoś spoza konsorcjum lepiej rozwiąże problem, a nie, że konsorcjum wszystko najlepiej wie i gwarantuje sobie sto osiemdziesiąt czy ileś... To środki są zabierane z programu „Horyzont 2020”. Muszę powiedzieć, że to mi się nie podoba, i prosiłbym, żeby również na to zwrócić uwagę w czasie dyskusji.

Czyli, jak rozumiem, jest propozycja, żeby pozytywnie zaopiniować projekt, chociaż mamy uwagi, i żeby rząd zwrócił na nie uwagę. Tak?

*(Głos z sali: Tak.)*

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Wobec tego przyjmujemy to, czyli komisja pozytywnie opiniuje projekt, ale ma uwagi i zastrzeżenia, tak jak to wyartykułowaliśmy.

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.

### **Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Maciej Gładyga:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący...

*(Przewodniczący Edmund Wittbrodt: Tak?)*

Przepraszam, że wchodzę w słowo. Ja oczywiście dziękuję za pozytywne przyjęcie stanowiska rządu. Czyli, jak rozumiem, zgodnie... głosujemy za przyjęciem, a uwagi będą wyartykułowane. Tak jak mówiłem, dołożymy wszelkich starań, żeby master plan został zaktualizowany.

### **Przewodniczący Edmund Wittbrodt:**

Mała korekta. My pozytywnie opiniujemy projekt...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

...decyzję Rady...

*(Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Maciej Gładyga: Tak, tak.)*

...ale dodajemy uwagi do stanowiska rządu. Tak?

Kończymy pracę nad tym punktem.

Punkt drugi to propozycja prezydium, aby w przypadku aktów nieustawodawczych o numerach, które za chwilę wymienię, nie występować o stanowisko rządu. A są to dokumenty COM(2015) o numerach 18, 13, 9, 1, i dokumenty COM(2014) o numerem 750, 749, 735, 734, 726 i 725.

Jeżeli nie usłyszę uwag, uznam, że komisja to akceptuje. Nie słyszę uwag, czyli...

I trzeci punkt: akty nieustawodawcze, co do których komisja wystąpi o... Tutaj zapisano, że to będzie w trybie art. 8 ustawy, ale to będzie w trybie art. 6. Chcielibyśmy się spotkać – to dotyczy Ukrainy – z przedstawicielami rządu i porozmawiać przy tej okazji również o innych kwestiach, które są z tym związane.

Jest zgoda komisji.

Proszę państwa, wyczerpaliśmy porządek obrad.

Dziękuję bardzo za udział w posiedzeniu.

Zamykam posiedzenie komisji.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 9 minut 39)*





Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii