

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ (NR 115)

z dnia 4 marca 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 115)

4 marca 2022 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Anity Czerwińskiej (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

I. informację o dokumentach, w stosunku do których Prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag: COM(2022) 29, 33, 35, 41 (art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 roku o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej); COM(2021) 30, 31, 34, SWD(2022) 26, 27, C(2022) 630, 700 (art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 roku o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej);

II. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 roku o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statusu i finansowania europejskich partii politycznych i europejskich fundacji politycznych (wersja przekształcona) (COM(2021) 734 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projektu stanowiska RP – kontynuacja;

III. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 roku o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Nowe unijne ramy mobilności miejskiej (COM(2021) 811 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego stanowiska rządu;

IV. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 roku o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (COM(2021) 813 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projektu stanowiska RP.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** i **Rafał Weber** sekretarze stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Karol Karski** i **Patryk Jaki** posłowie do Parlamentu Europejskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Joanna Heger**, **Agata Domańska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Międzynarodowych, **Anna Marciniak** – specjalista ds. kontaktów zagranicznych z Wydziału ds. Unii Europejskiej w BSM.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Witam państwa. Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej.

Informuję, że posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Witam wszystkich obecnych członków Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Witam ministrów i towarzyszące osoby.

Szanowni państwo, przystępujemy do sprawdzenia kworum. Przypominam, że posłowie obecni na sali mogą głosować za pomocą legitymacji poselskiej. Państwa nieobecnych proszę o naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku na tablecie. Stwierdzam kworum.

Informuję państwa posłów, że chęć zabrania głosu zdalnego należy zgłaszać poprzez czat w aplikacji Whereby po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego. Bardzo proszę.

Jest prośba z Ministerstwa Infrastruktury, żebyśmy mogli zamienić punkt trzeci z czwartym. Rozumiem, że nikt się nie sprzeciwia.

Poseł Sławomir Nitras (KO):

Jak się tutaj głosuje?

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Panie pośle Nitras, ma pan włączony mikrofon.

Czy są uwagi do porządku obrad? Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek obrad.

Przechodzimy do rozpatrzenia punktu pierwszego, czyli informacji o dokumentach Unii Europejskiej, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag. Są to następujące dokumenty: **w trybie art. 8 ust. 2 ustawy z 8 października 2010 roku o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej COM(2022) 29, 33, 35, 41, w trybie art. 3 ust. 2 ustawy z uwzględnieniem art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu COM(2021) 30, 31, 34, SWD(2022) 26, 27, C(2022) 630, 700**. Czy do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie chcą zgłosić uwagi, czy też zgodnie z wnioskiem prezydium możemy przyjąć je bez rozpatrywania przez Komisję? Sprzeciwu nie słyszę. **Stwierdzam, że Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych dokumentów**. Na tym zamykam rozpatrywanie punktu pierwszego.

Przechodzimy do punktu drugiego, czyli kontynuacji rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statutu i finansowania europejskich partii politycznych i europejskich fundacji politycznych (wersja przekształcona) (COM(2021)734 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Przypomnę, że na poprzednim posiedzeniu Komisji w dniu 24 lutego została przeprowadzona dyskusja oraz został zgłoszony sprzeciw wobec proponowanej przez przewodniczącego konkluzji o podzieleniu stanowiska rządu. Głosowanie nie zostało wówczas rozstrzygnięte. Zgłoszony sprzeciw jest równoznaczny ze zgłoszeniem projektu opinii o następującej treści: „Komisja rozpatrzyła dokument o sygnaturze COM(2021) 734. Komisja nie podziela stanowiska rządu”. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę. Przechodzimy zatem do głosowania projektu opinii.

Poseł Sławomir Nitras (KO):

Przepraszam, pani przewodnicząca, czy można jedno pytanie...

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Przepraszam, nie wiem kto...

Poseł Sławomir Nitras (KO):

...przed głosowaniem.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Nie widzę, przepraszam. Pan poseł Nitras, tak?

Posel Sławomir Nitras (KO):

Czy mogłaby pani powtórzyć? Nie zrozumiałem do końca.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Co powtórzyć, przepraszam?

Posel Sławomir Nitras (KO):

Nie do końca zrozumiałem, co głosujemy.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Tak. Na poprzednim na posiedzeniu... Już mówię, panie pośle. Zaraz to powiem, panie pośle. 24 lutego nie zostało rozstrzygnięte głosowanie, ponieważ został zgłoszony sprzeciw. Głosowanie nie zostało rozstrzygnięte. Teraz musimy ponownie przegłosować. Będziemy głosować. Chciałabym teraz dokładnie zacytować, co będziemy głosować.

Przechodzimy do głosowania projektu opinii o treści: „Komisja rozpatrzyła dokument o sygnaturze COM(2021) 734. Komisja nie podziela stanowiska rządu”, ponieważ został zgłoszony sprzeciw, nie wiem dokładnie przez kogo. Przez kogo? Tak, to jest pana sprzeciw, który pan zgłosił. Będziemy teraz go głosować. Czy wszystko jest zrozumiałe? Dobrze.

Posel Sławomir Nitras (KO):

Tak.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Proszę państwa, przechodzimy do głosowania. Kto jest za przegłosowaniem projektu opinii zgłoszonego 24 lutego przez pana posła Nitrasa? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Czy mogę zamknąć głosowanie? Głosy schodzą. Dobrze. Proszę mi dać znać. Mogę zamknąć? Mogę, tak? Dobrze. W takim razie zamykam głosowanie. Czy wyniki są już dostępne?

Proszę państwa, głosowało 34 posłów: za było 15 posłów, przeciw było 19 posłów, nikt się nie wstrzymał.

W takim razie opinia nie została przyjęta. **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2021) 734 wersja ostateczna. Komisja podzieliła stanowisko rządu.** Dziękuję bardzo.

Na tym zamykam rozpatrywanie punktu drugiego.

Przechodzimy do punktu czwartego zgodnie z ustaleniami o zamianie. Jest to art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy, dokument COM(2021) 811. W trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października rozpatrujemy komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Nowe unijne ramy mobilności miejskiej COM(2021) 811 i odnoszący się do niego projekt stanowiska rządu. Rząd reprezentuje pan minister Andrzej Bittel, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, 14 grudnia 2021 roku Komisja Europejska przedstawiła komunikat, w którym zaproponowała wspólną wizję w zakresie przyszłości mobilności miejskiej w Europie. Komunikat określa nowe unijne kierunki działań, które mają umożliwić funkcjonowanie w przyszłości bardziej zrównoważonych węzłów miejskich o wyższej jakości życia, lepszej łączności, przystępności cenowej i dostępności usług w zakresie mobilności na obszarach miejskich, w tym na otaczających ich obszarach wiejskich. Komunikat ma charakter niewiążących wytycznych, natomiast działania wywołujące skutki prawne zostały zaprogramowane w ramach powiązanych z nim i opublikowanych równoległe wniosków w zakresie rewizji rozporządzenia TEN-T oraz dyrektywy ITS.

Rząd Rzeczypospolitej co do zasady popiera cele określone w komunikacie ze względu na istotną rolę, jaką pełni zrównoważona mobilność w kształtowaniu środowiska miejskiego, jak też zgadza się, że do ich osiągnięcia niezbędne są szybsze i znaczące działa-

nia oraz nowe inwestycje na szczeblu unijnym, krajowym i regionalnym. Rząd zwraca uwagę, że realizacja coraz ambitniejszych celów Unii Europejskiej w zakresie klimatu, digitalizacji oraz poprawy jakości życia mieszkańców stwarza szczególne wymagania oraz skutkuje znacznymi obciążeniami dla państw członkowskich i społeczeństw o charakterze finansowym, inwestycyjnym i organizacyjnym.

Rząd Rzeczypospolitej zgadza się z oceną, że główne wyzwania dla obszarów miejskich to postępująca urbanizacja i suburbanizacja, starzenie się społeczeństwa oraz zmiany klimatyczne i postępująca degradacja środowiska naturalnego. W ocenie rządu Rzeczypospolitej węzły miejskie są istotnymi elementami sieci TEN-T. Spójna i sprawnie funkcjonująca infrastruktura transportowa kreująca zrównoważoną mobilność powinna być podstawą dalszego rozwoju wszystkich regionów Unii Europejskiej. Rząd Rzeczypospolitej uważa, że wysiłki związane z cyfryzacją transportu nie powinny prowadzić do zaniedbania obszarów nakierowanych na wzmacnianie jego wymiaru infrastrukturalnego. Skoncentrowanie się wyłącznie na cyfryzacji sektora może prowadzić do dalszego pogłębienia dysproporcji infrastrukturalnej między państwami członkowskimi.

Rząd popiera dalszy rozwój koncepcji i planów zrównoważonej mobilności miejskiej, które ułatwią koordynację mobilności i planowania przestrzennego, z zastrzeżeniem, że posiadanie planów rozważanej mobilności miejskiej nie powinno bezwzględnie ograniczać możliwości pozyskania środków finansowych z instrumentów Unii Europejskiej w okresie 2021–2027. Obligatoryjność planów zrównoważonej miejskiej mobilności może zagrozić dostępności środków nadzoru na zrównoważoną mobilność miejską, gdyż proces opracowania tychże planów jest długi, jak też wymaga znacznych nakładów, czemu mogą w krótkim czasie nie podołać mniejsze jednostki samorządowe.

Rząd zgłasza zastrzeżenia odnośnie do propozycji wprowadzenia obligatoryjności w zakresie gromadzenia i przekazywania danych na temat funkcjonowania zrównoważonej mobilności miejskiej w węzłach miejskiej sieci TEN-T z uwagi na brak znormalizowanych wskaźników metodologii oraz koszty i czasochłonność tych działań. Wprowadzenie obligatoryjności w tak szeroko proponowanym zakresie jakkolwiek pożyteczne będzie źródłem kolejnych kosztów po stronie władz lokalnych oraz państw członkowskich. Wprowadzenie takich wymogów powinno być poprzedzone dokładnymi analizami uwzględniającymi obciążenia przez nie generowane. Zdaniem rządu Rzeczypospolitej zobowiązanie wszystkich węzłów miejskich do przyjęcia planu zrównoważonej mobilności miejskiej i składania sprawozdań na temat danych dotyczących mobilności powinno być powiązane z zapewnieniem odpowiedniego wsparcia finansowego i organizacyjnego na poziomie Unii Europejskiej, przeznaczonego na wyżej wymienione cele.

To jest krótka informacja. Na pytania, pani przewodnicząca, szanowni państwo, jeżeli takowe będą, odpowie pan dyrektor Mazur. Dziękuję za zmianę porządku obrad. Jeżeli pani przewodnicząca, pozwoli udam się na pewne ważne spotkanie, które muszę za chwilę odbyć. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Dobrze, oczywiście. Bardzo dziękujemy. Dziękujemy, panie ministrze.

Proszę państwa, posłem sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Sławomir Nitras. Pan poseł zabierze głos zdalnie. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Sławomir Nitras (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Bardzo państwa przepraszam, ale nie mam zbyt dobrego połączenia internetowego. W związku z tym wolałbym nie włączać kamery, żeby jakość dźwięku była lepsza. Mam nadzieję, że pani przewodnicząca...

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Nie ma problemu. Bardzo proszę.

Poseł Sławomir Nitras (KO):

Mam nadzieję, że jest to dopuszczalne.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Tak, tak. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Sławomir Nitras (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę na przegląd ram. Komisja Europejska po raz pierwszy określiła pewnych ram dotyczących mobilności miejskiej dokonała w roku 2013. W tej chwili mamy do czynienia z przeglądem.

Tym razem to ktoś inny ma włączony mikrofon.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Proszę państwa, bardzo proszę.

Panie pośle, proszę chwileczkę poczekać.

Chciałam powiedzieć, że ktoś z państwa ma włączony mikrofon. To przeszkadza. Proszę sprawdzić, czy wszyscy wyłączyli mikrofony.

Teraz głos zabiera pan poseł Nitras. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Sławomir Nitras (KO):

Dziękuję. Wydaje się, że właściwie 9, a praktycznie już 10 lat, biorąc pod uwagę, że będziemy przystępowali do opracowania dokumentów legislacyjnych, to jest dobry moment na dokonanie kompleksowego przeglądu, tym bardziej, że struktura aglomeracyjna w Europie zmieniła się przez te 10 lat. Szczególnie w Polsce – chyba Polski albo wschodniej części Europy dotyczy to w sposób szczególny – sieć, którą jeszcze budujemy, nadajemy jej pewien nowy kształt, na tyle się zmieniła, że ma to naprawdę ogromny wpływ na miasta. Dzisiaj, kiedy szczęśliwie kończymy budowę sieci dróg i autostrad w Polsce, kiedy w nowy sposób organizujemy aglomeracje, połączenia sieci dróg krajowych z aglomeracjami, wydaje się, że jest to szczęśliwy zbieg okoliczności z tego punktu widzenia, że Komisja Europejska próbuje z jednej strony dokonać pewnej analizy, a z drugiej strony dać pewne wytyczne w tym zakresie po to, żebyśmy transport aglomeracyjny, miejski, jego styk budowaliśmy sposobem nowoczesny, a nie z punktu widzenia pewnych przyzwyczajzeń ludzi projektujących. Budujemy i projektujemy to na przyszłość.

Jeżeli Komisja Europejska we wspomnianych ramach zwraca uwagę – pozwolę sobie zacytować – na wzmocnienie w zakresie transportu pasażerskiego, rozwiązanie problemu zatorów komunikacyjnych, zanieczyszczenia środowiska, połączenia transportu publicznego, w tym dojazdu do obszarów aglomeracji, stworzenia centrów logistycznych i multimodalnych, a znamy wiele przykładów, że dzisiaj de facto w centrach miast tworzy się centra logistyczne, i to chyba nie jest wskazany kierunek, takich przykładów mogą wskazać wiele, to jest to dobry moment na zwrócenie uwagi na ten obowiązek. Myślę, że w tej kwestii się zgadzamy. Jeżeli chodzi o to, co mówił pan minister, podzielałam te wszystkie uwagi.

Należy też zwrócić uwagę na fakt – jest to istotne – że dokument ten stanowi jedynie prezentację wstępnych założeń czy też ram, a rozwinięcie jeszcze będzie. W tym sensie dokument, który opiniujemy, ma jedynie charakter kierunkowy, natomiast rozwinięciem będą rozporządzenia i dyrektywy przygotowane przez Komisję w dalszej części w ramach określonych kierunków.

Dwie rzeczy, które w wypowiedzi pana ministra oraz stanowisku rządu mogą budzić wątpliwości, to kwestia obowiązku wprowadzenia SUMP-ów, czyli planów zrównoważonej mobilności miejskiej. O ile rozumiem stanowisko rządu, rząd nie kwestionuje konieczności przygotowania takich dokumentów, natomiast ma poważne wątpliwości co do obligatoryjności przygotowywania tychże dokumentów oraz w sposób szczególny sprawozdawczości. O ile zrozumiałem pana ministra, tu nie chodzi o to, że rząd nie chce przygotowywać tych dokumentów, nie kwestionuje także ich sensowności, tylko stwierdza, że to może zaburzyć proces uzyskiwania środków finansowych na inwestycje w związku z wprowadzeniem dodatkowych kryteriów. Rozumiem te argumenty, natomiast wydaje mi się, że jeżeli uznajemy za stosowny przegląd ram, zwracamy uwagę – wynikało to tutaj również ze stanowiska pana ministra – że rzeczywiście trzeba uaktualnić i zmodernizować czy unowocześnić sposób podejścia do tego, uwzględniając chociażby Europejski Zielony Ład oraz zmieniającą się świadomość społeczną, to, że ludzie częściej chodzą, chętniej jeżdżą na rowerach, co również stało się pewnym elementem transportu powszechnego, to wydaje mi się, że jeżeli nie będzie obligatoryjności tworzenia planów, szczególnie jeżeli przegląd, sprawozdawczość w zakresie realizacji tych pla-

nów będzie miała charakter, nie wiem, opinii czy też będzie miała charakter niewiązący, to będziemy mówili o pewnej fikcyjności tego procesu. Oczywiście przyjmuję argument pana ministra, że wprowadzenie w gwałtowny sposób obligatoryjności może zaburzyć proces inwestycyjny, proces pozyskiwania pieniędzy, ale wydaje mi się, że można znaleźć spokojnie złoty środek.

Przypomnę, że rozporządzenia będą dopiero opracowywane. Można wyobrazić sobie okres przejściowy, można wyobrazić sobie czas na opracowanie planów. Wydaje mi się, że przyjęcie takiego stanowiska, które wykluczałoby obligatoryjność w jakiegokolwiek formie i w jakimkolwiek czasie, jest zbyt daleko idące, a jednocześnie wydaje mi się, że nawet przedwczesne. Gdyby te przepisy w jakikolwiek sposób zagrażały czy opóźniały procesy inwestycyjne, to jesteśmy w stanie reagować jeszcze na etapie przygotowania konkretnych dokumentów legislacyjnych. Tak więc wydaje mi się, że jest to nadmierna ostrożność czy też niechęć do przyjęcia na siebie jakichś zobowiązań ze strony rządu na tym etapie. Raczej rozmawiamy o ramach, rozmawiamy o tym, jakie mają być kierunki, a nie o tym, jakie są formalne obliga nakładane przez dokumenty. Wydaje mi się, że Komisja powinna kierunki przygotowane przez Radę zaopiniować pozytywnie, zwracając uwagę rządowi, że na tym etapie próba blokowania przygotowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest przedwczesna. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos w tym punkcie? Nie widzę, nie słyszę zgłoszeń. Czy jest sprzeciw wobec decyzji Komisji o przyjęciu do wiadomości informacji dotyczącej tego dokumentu?

Poseł Tadeusz Zwiefka (KO):

Czy można?

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Tak.

Poseł Sławomir Nitras (KO):

Pani przewodnicząca, odnosiłem się do wystąpienia...

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Moment, dlatego że tutaj jeszcze... Przepraszam.

Poseł Sławomir Nitras (KO):

...pana ministra.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Tak, tak. Rozumiem.

Poseł Tadeusz Zwiefka (KO):

Chciałbym powiedzieć dokładnie to samo, pani przewodnicząca. Skoro mamy pana dyrektora, który jest obecny i ewentualnie czeka na rozmowę z nami, może...

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Państwo chcą, żeby się odniósł się, tak?

Poseł Tadeusz Zwiefka (KO):

... odniósłby się do uwagi pana posła Nitrasa.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Dobrze.

Bardzo proszę, panie dyrektorze. Dobrze, rozumiem. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Strategii Transportu MI Adrian Mazur:

Dzień dobry. Witam serdecznie, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, bardzo dziękuję za to pytanie, za podniesienie kwestii SUMP-ów, mówiąc w skrócie, dlatego że nazwa dokumentu rzeczywiście jest dosyć długa. Pierwsza podstawowa kwestia. Może przedstawię państwu krótką informację, co jako ministerstwo robimy, żeby dokumenty

te promować, wdrażać je. Od kilku lat wspólnie z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, inicjatywą JASPERS i Centrum Unijnych Projektów Transportowych realizujemy pilotaż, gdzie gwarantujemy miastom zainteresowanym, objętym pilotażem wsparcie techniczne oraz eksperckie w przygotowywaniu planów. A więc proces ten już się toczy. Oczywiście w naszej strategii zrównoważonego rozwoju transportu pokazujemy, że dokumenty są istotne. W dalszym ciągu będziemy wspierać ich przygotowywanie.

Kolejna kwestia. W ministerstwie zostanie powołane centrum kompetencji do spraw SUMP-ów po to, żeby zapewnić systemowe wsparcie wszystkim zainteresowanym miastom. Zostanie powołany pełnomocnik do spraw SUMP-ów tak, żeby można było koordynować całość aktywności w tym obszarze. Ważna informacja jest również taka, że zapewne wsparcie finansowe na opracowanie planów będzie możliwe w ramach szeroko rozumianej nowej perspektywy finansowej. Natomiast to, na co my zwracamy uwagę w naszym stanowisku, to nie jest absolutnie kwestionowanie koncepcji SUMP-ów, dlatego że jest to dobry dokument, jest to proces, jest to zmiana podejścia do mobilności miejskiej, którą jak najbardziej wspieramy. Rysujemy natomiast wyraźnie ryzyko, że jeżeli powiązemy fakt posiadania takiego dokumentu z możliwością uzyskania środków na transport miejski, wtedy niektóre miasta w Polsce mogą być defaworyzowane, a na tym nam nie zależy. Chcemy, żeby każde miasto w równy sposób mogło otrzymać środki w ramach nowej perspektywy, jeżeli oczywiście będzie się o nie biegać, na szeroko rozumianą mobilność miejską. Natomiast to, o czym powiedział pan poseł, czyli okresy przejściowe i pewne procesowe podejście do wdrażania i przygotowywania SUMP-ów jest elementem dyskusji i negocjacji z Komisją Europejską. Komunikat to dokument pozalegisłacyjny. Komunikat wyznacza ramy. Co do obowiązku lub nieprzygotowywania takich dokumentów, dyskusje toczą się w ramach negocjacji nowej perspektywy finansowej i rewizji rozporządzenia w zakresie sieci TEN-T, gdzie Komisja przedstawia również swoje propozycje w tym temacie.

Przedstawię państwu jeszcze ostatni element. Pojawiają się tam różne daty, do kiedy, w zależności od danej liczby mieszkańców, miasta powinny to przygotowywać. Proszę mi wierzyć, że to nie jest tylko nasze stanowisko. Nie tylko my podnosimy, poddajemy w wątpliwość czy też pytamy, czy jest to technicznie możliwe do zrobienia. Takie obawy prezentują również państwa zachodnie. Po to, żeby przygotować dobry SUMP, potrzebujemy pomiędzy 2 a 3 lata. Jeżeli przyjęte zostałyby rozwiązania, które wymusiły na nas przygotowywanie takich dokumentów w roku 2025, mamy obawy, że mogłoby się to odbyć z uszczerbkiem dla ich jakości. Tak jak powiedziałem, popieramy ideę SUMP-ów, natomiast bardzo delikatnie i precyzyjnie chcemy rozmawiać o jakiegokolwiek możliwości powiązania finansowania na transport miejski z posiadaniem takiego dokumentu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś jeszcze chciałby się odnieść? Nie widzę. Czy jest sprzeciw wobec decyzji Komisji o przyjęciu do wiadomości informacji dotyczącej tego dokumentu? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację na temat dokumentu o sygnaturze COM(2021) 811 wersja ostateczna i odnoszącym się do niego stanowiska rządu.

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Na tym zamykam rozpatrywanie punktu trzeciego.

Przechodzimy do punktu czwartego, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2010/40/ UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu COM(2021) 813 wersja ostateczna i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP.

Rząd reprezentuje pan minister Rafał Weber, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Panie ministrze, dzień dobry. Prosimy o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, aktualizacja dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, czyli tzw. dyrektywy ITS ma na celu rozwiązywanie problemów dotyczących wdrażania ITS Unii Europejskiej. Owe problemy to, po pierwsze, brak interoperacyjności i ciągłości działania aplikacji oraz usług ITS, po drugie, brak skutecznej współpracy pomiędzy zainteresowanymi stronami, i po trzecie, ograniczona dostępność danych wspierających usługi ITS. Główne zmiany zaproponowane przez Komisję Europejską w rewizji to: ograniczenie swobody państw członkowskich co do samodzielnego wdrażania usługi ITS, wprowadzenie obowiązku posiadania i udostępniania wybranych danych na całej sieci drogowej, upoważnienie Komisji Europejskiej do regulowania zakresu merytorycznego i geograficznego danych przy pomocy aktów delegowanych Komisji Europejskiej oraz upoważnienie Komisji Europejskiej do przyjęcia środków tymczasowych w przypadku sytuacji nadzwyczajnych. Pozostałe zmiany w rewizji dyrektywy dotyczą między innymi rozszerzenia wymogów stawianych państwu członkowskiemu w zakresie współpracy przy wdrażaniu usługi ITS, powierzenia Komisji Europejskiej roli organu odpowiedzialnego za certyfikację tzw. współpracujących ITS, przedłużenie uprawnień Komisji Europejskiej do przyjmowania aktów delegowanych o kolejne 5 lat oraz aktualizacji przepisów dotyczących sprawozdawczości państw członkowskich w realizacji dyrektywy.

Teraz, szanowni państwo, przedstawię stanowisko Polski w tym zakresie. Polska popiera ideę leżącą u podstaw rewizji dyrektywy, jak też zmiany mające na celu zwiększenie spójności dostępnych na terenie Unii Europejskiej danych dotyczących ruchu drogowego. W ocenie rządu kluczową pozostaje kwestia swobody decyzji państw członkowskich odnośnie do wdrażania usługi ITS z uwzględnieniem terminu ukończenia budowy sieci bazowej TEN-T 2030 oraz dojrzałości wdrażanych systemów i usług. Odnośnie do rozwiązań dotyczących zakresu danych i usług, które mają być wdrażane w całej Unii Europejskiej, rząd stoi na stanowisku, że powinien temu służyć mechanizm uprawniający Komisję Europejską do wystąpienia z wnioskiem legislacyjnym do Rady i Parlamentu, żeby uniknąć zagrożeń wynikających z powierzenia Komisji Europejskiej prawa do samodzielnej zmiany zakresu obowiązkowych danych.

Rząd polski ma również zastrzeżenia do propozycji dotyczącej stosowania tymczasowych środków w sytuacjach nadzwyczajnych, mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym i bezpieczeństwo cybernetyczne. Polska wnosić będzie o doprecyzowanie zakresu możliwych interwencji Komisji Europejskiej i wprowadzenie prawa do czasowego wyłączania się państw członkowskich spod wymagań dyrektywy na wypadek między innymi ataku terrorystycznego czy wybuchu wojny.

Zaprezentowane propozycje to ambitne wyzwania dla Polski. Dlatego konieczne jest przedłużenie terminu ich wdrożenia nawet do 36 miesięcy, natomiast raportowania do 24 miesięcy od daty transpozycji dyrektywy. Proponowane przez Komisję Europejską zmiany mogą wymagać implementacji do prawa krajowego w szczególności nowelizacji ustawy o drogach publicznych i zmianę przepisów dotyczących organizacji ruchu drogowego. Rozszerzenie obowiązku zapewnienia dostępu do danych będzie miało znaczny wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstw i instytucji transportowych, polegające na gromadzeniu i digitalizacji dużej liczby danych, co jest procesem skomplikowanym organizacyjnie i technologicznie. Dotychczasowe wydatki w tym zakresie pokrywane były w znacznej mierze w ramach programu CEF i programu operacyjnego infrastruktura i środowisko. Rząd będzie zabiegać o to, żeby działania te w pierwszej kolejności finansowane były ze środków Unii Europejskiej, z budżetu Unii Europejskiej.

Na obecnym etapie negocjacji oficjalne uwagi i komentarze do tekstu nowej dyrektywy poza Polską zgłosiły: Austria, Belgia, Dania, Hiszpania, Finlandia, Holandia, Irlandia, Luksemburg, Litwa, Portugalia i Niemcy. Część uwag zgłoszonych przez Polskę zyskało poparcie innych państw członkowskich Unii Europejskiej. Proszę Wysoką Komisję o przyjęcie niniejszej informacji. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Sprawozdawcą do tego dokumentu jest poseł Grzegorz Woźniak. Bardzo proszę.

Poseł Grzegorz Adam Woźniak (PiS):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, jeżeli chodzi o rozpatrywany wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, czyli dyrektywy COM(2021) 813 wersja ostateczna i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP – jest to punkt, który rozpatrujemy – może kilka zdań na temat inteligentnych systemów, do których dyrektywa się odnosi dla tych osób, które może dokładnie nie wiedzą, nie znają tej problematyki. Rozwiązania zaliczane do inteligentnych systemów transportowych stosuje się po to, żeby uzyskać określone korzyści, między innymi poprawę bezpieczeństwa podróży, skrócenie czasu przejazdu, bardziej efektywne wykorzystanie sieci transportowej. Są to rozwiązania, które pozyskują informacje, przetwarzają je, a następnie wykorzystują w taki sposób, żeby cel był możliwy do osiągnięcia.

Przykładem może tu być np. automatyczna informacja dla podróżnych o wystąpieniu zdarzeń na drodze. Poprzez czujniki dokonujące pomiarów ruchu drogowego pozyskiwane są dane o aktualnych warunkach drogowych. Dane te są na bieżąco analizowane przez system, a w przypadku wykrycia zmian wskazujących na powstanie zatorów na drodze uruchamiana jest odpowiednia procedura na znakach o zmiennej treści wyświetlanych na autostradach czy drogach, gdzie system jest używany. Polega to właśnie na wyświetlaniu sekwencji komunikatów ostrzegających kierowców o zdarzeniu, odległości od niego oraz o zalecanym postępowaniu czy ograniczeniu prędkości, objazdu czy zjazdu z autostrady.

Wykorzystanie rozwiązań ITS umożliwia też bardziej efektywne realizowanie prac związanych z utrzymaniem dróg, poprawą skuteczności, współpracą z innymi służbami np. podczas zdarzeń kryzysowych umożliwiających koordynację działań z innymi zarządcami dróg poprzez automatyczną wymianę posiadanych informacji.

W październiku 2019 roku Komisja opublikowała sprawozdanie COM(2019) 464 dotyczące wdrożenia dyrektywy w sprawie ITS. W sprawozdaniu podkreślono potrzebę dalszej poprawy koordynacji w zakresie dostępności danych, potrzebę uwzględnienia pojawiających się nowych zagadnień i wyzwań dotyczących ITS oraz potrzebę zwiększenia przystępności kluczowych rodzajów danych dotyczących całej sieci transportu drogowego poprzez udostępnienie tych typów danych w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego. Omawiany wniosek podejmuje zatem próbę rozwiązania problemów, które do tej pory zostały zauważone. Przeprowadzona w 2019 roku ocena dyrektywy SWD(2019) 368 final jakkolwiek wykazała prawidłowe funkcjonowanie przepisów, to jednocześnie wskazała na potrzebę zmian, które przyspieszyłyby wdrażanie ITS w Unii Europejskiej oraz umożliwiłyby sprawną realizację celów określonych w Europejskim Zielonym Ładzie.

Omawiany wniosek COM(2021) 813 zakłada zmiany dyrektywy 2010/40/UE z uwzględnieniem takich głównych problemów jak brak interoperacyjności, brak ciągłości aplikacji, systemów i usług, brak uzgodnień i skutecznej współpracy między zainteresowanymi stronami, a także niejasne przepisy związane z przystępnością i udostępnieniem danych wspierających usługi ITS.

Polska pozytywnie, tak pan minister powiedział, oceniania działania Komisji Europejskiej służące zapewnieniu współpracy i rozwoju oraz interoperacyjności inteligentnych systemów transportowych, a zatem popiera ideę leżącą u podstaw rewizji dyrektywy 2010/40/UE. Jednocześnie należy podkreślić, że bardzo ważną kwestią, o której pan minister też mówił, jest zapewnienie w dyrektywie swobody decyzji państw członkowskich odnośnie do wdrażania ITS. Jest to art. 5. Proponowane przez Komisję Europejską rozwiązania mają służyć bezpiecznej, zrównoważonej i inteligentnej mobilności, a w szczególności wspieraniu celów polityki Unii Europejskiej w ramach realizacji wizji

ograniczenia liczby wypadków do zera w perspektywie 2050 roku oraz wsparcia procesu realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu.

Zaprezentowane w projekcie propozycje będą stanowiły bardzo ambitne wyzwania, o których pan minister również wspomniał. Ze względu na powyższe konieczne jest przedłużenie terminu wdrożenia dyrektywy do co najmniej 36 miesięcy. Przedłożona propozycja nowelizacji dyrektywy 2010/40/UE podejmuje próbę rozwiązania problemów z interoperacyjnością usług i aplikacji ITS, brakiem współpracy pomiędzy zainteresowanymi stronami czy przystępnością danych. Jakkolwiek kwestie te faktycznie hamują powszechny rozwój usługi ITS, jednocześnie niektóre z zaproponowanych we wniosku rozwiązań mogą budzić obawę o nadmierne ograniczenie swobody państw członkowskich we wdrażaniu ITS czy też nierealistyczne terminy uruchamiania usług, o których wcześniej mówiłem. Stąd też należy rekomendować dalsze prace nad wnioskiem z uwzględnieniem uwag sformułowanych w projekcie stanowiska Rzeczypospolitej Polskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę żadnego zgłoszenia. A więc proponuję następującą konkluzję. **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2021) 813 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP.** Komisja podzieliła stanowisko rządu. Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Na tym zamykam rozpatrywanie punktu czwartego. Informuję, że na tym...

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Anita Czerwińska (PiS):

Bardzo dziękujemy, panie ministrze.

Na tym porządek dzienny został wyczerpany. Protokół z dzisiejszego posiedzenia będzie wyłożony do przejrzania w Sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję. Do widzenia.