



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1653)

27. posiedzenie
Komisji Spraw Unii Europejskiej
w dniu 25 lutego 2005 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Wnioski nierozpatrywane – propozycje – sygnatury Rady UE: 5604/05; 62115/05; 13406/03, 1128/02.
2. Wniosek dotyczący decyzji Rady UE w sprawie stanowiska, jakie ma przyjąć Wspólnota Europejska i jej Państwa Członkowskie w Radzie Stowarzyszenia ustanowionej przez Układ Eurośródziemnomorski ustanawiający stowarzyszenie między Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi z jednej strony a Republiką Tunezyjską z drugiej strony, w odniesieniu do przyjęcia zalecenia w sprawie realizacji planu działania UE – Tunezja – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 16166/04.
3. Wniosek dotyczący decyzji Rady UE w sprawie stanowiska, jakie ma przyjąć Wspólnota Europejska i jej Państwa Członkowskie w Radzie Stowarzyszenia ustanowionej przez Układ Eurośródziemnomorski ustanawiający stowarzyszenie między Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi z jednej strony a Królestwem Maroka z drugiej strony, w odniesieniu do przyjęcia zalecenia w sprawie realizacji planu działania UE – Maroko – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 16162/04.
4. Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady UE zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2792/1999 w związku ze specjalną akcją, jaką jest transfer statków do krajów dotkniętych przez tsunami w 2004 r. (*Proposal for a Council Regulation amending Regulation (EC) No 2792/1999 as regards as specific action for transfers of vessels to countries hit by the Tsunami in 2004*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 6010/05.
5. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE o zanieczyszczeniach pochodzących ze statków i o wprowadzeniu sankcji, włączając w to odpowiedzialność kryminalną, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami (*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on ship-source pollution and on the introduction of sanctions, including criminal sanctions, for pollution offences*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 713/03.
6. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE zmieniającej dyrektywę Rady UE 91/440/EWG o rozwoju kolei Wspólnoty (*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 7147/03.
7. Wniosek dotyczący decyzji ramowej Rady UE o pewnych prawach proceduralnych w postępowaniach karnych na terenie Unii Europejskiej (*Proposal for a Council Framework Decision on certain procedural rights in criminal proceedings*)

- throughout the European Union*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 9318/04.
8. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie odszkodowań w przypadkach niezgodności z kontraktowymi wymaganiami jakości w usługach kolejowego przewozu towarów (*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on compensation in cases of non-compliance with contractual quality requirements for rail freight services*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 7150/04.
 9. Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady UE o statucie stowarzyszenia europejskiego (*Amended Proposal for a European Parliament and Council Regulation (EC) on the statute for a European association*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 8364/93.
 10. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE o pobieraniu opłat za użytkowanie przez pojazdy ciężkie pewnych rodzajów infrastruktury (*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 11944/03.
 11. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE odnoszącej się do ograniczeń w marketingu i stosowaniu toluenu i trichlorobenzenu (dwudziesta ósma zmiana dyrektywy Rady UE 76/769/EWG) (*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council relating to restrictions on the marketing and use of toluene and trichlorobenzene (twenty-eight amendment of Council Directive 76/769/EEC)*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 9123/04.

(Początek posiedzenia o godzinie 9 minut 6)

(Posiedzeniu przewodniczą: zastępca przewodniczącego Bernard Drzęźła i przewodniczący Zygmunt Cybulski)

Zastępca Przewodniczącego Bernard Drzęźła:

Dzień dobry państwu.

Proponuję rozpocząć posiedzenie naszej komisji, mimo że nie ma jeszcze senatora sprawozdawcy, pana senatora Henryk Dzidy. Ponieważ sprawy, które miał zreferować, są raczej dość proste, myślę, że możemy zacząć bez niego.

Witam serdecznie naszych gości, przedstawicieli Ministerstwa Spraw Zagranicznych: podsekretarza stanu, pana Jakuba Wolskiego, i pana wicedyrektora Departamentu Afryki i Bliskiego Wschodu Romana Chałaczkiwicza.

Oczywiście witam też wszystkich senatorów i pozostałych gości.

Właśnie ze względu na naszych gości rozpoczniemy obrady od punktu drugiego, bo resortem wiodącym jest w tym wypadku Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

Czy pan minister przybliży nam sprawę? Tak? Proszę.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych
Jakub Wolski:**

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

W swoim wystąpieniu chciałbym przedstawić stanowisko rządu wobec dwóch dokumentów pozwalających na wprowadzenie w życie planów działania Unii Europejskiej, w ramach Europejskiej Polityki Sąsiedztwa, wobec Tunezji – to jest drugi punkt porządku obrad; oraz wobec Maroka – trzeci punkt porządku obrad.

Jeśli chodzi o drugi punkt porządku obrad, celem proponowanej legislacji jest ustalenie jednolitego stanowiska przedstawicieli Wspólnoty Europejskiej oraz państw członkowskich Unii Europejskiej w ramach Rady Stowarzyszenia, utworzonej na podstawie eurośródziemnomorskiej umowy ustanawiającej stowarzyszenie między Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi z jednej strony a Republiką Tunezyjską z drugiej strony, w odniesieniu do wprowadzenia w życie planu działania w stosunku do Republiki Tunezyjskiej.

Rząd polski opowiada się za podjęciem decyzji o wprowadzeniu w życie planu działania w stosunku do Republiki Tunezyjskiej. Uważamy, że przyczyni się to do pogłębienia i wzmocnienia współpracy Unii Europejskiej z państwami partnerskimi w zakresie dialogu politycznego, wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych,

praw człowieka, a także reform gospodarczych i społecznych, mających na celu osiągnięcie zrównoważonego rozwoju i wprowadzenie zasad dobrego rządzenia.

Przyjęcie projektowanej decyzji nie oznacza konieczności dokonywania jakichkolwiek zmian w wewnętrznym porządku prawnym RP. Przyjęcie planu działania wobec Tunezji nie rodzi także w opinii polskiego rządu żadnych negatywnych skutków społecznych dla naszego kraju. W kwestiach gospodarczych liczymy natomiast na rozwój stosunków z Tunezją zarówno w wymiarze dwu-, jak i wielostronnym.

Jeśli chodzi o kwestie finansowe, w chwili obecnej niemożliwe jest oszacowanie skutków finansowych, jakie będzie miało dla Polski przyjęcie tego planu, jako że omawiany projekt decyzji nie precyzuje wielkości alokacji na realizację wskazanych działań.

Gdyby było potrzebne szersze, bardziej szczegółowe omówienie jakichś kwestii związanych z tym tematem, prosiłbym pana przewodniczącego o udzielenie głosu panu dyrektorowi Chałczkiewiczowi. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Bernard Drzęzła:

Dziękuję uprzejmie panu ministrowi.

To może od razu, jeśli pan dyrektor chciałby coś uzupełnić, względnie jeśli są pytania do przedstawicieli resortu...

(Głos z sali: Nie ma potrzeby.)

No, jeśli nie ma potrzeby, to rzeczywiście... Taka zresztą była też opinia prezydium, dlatego pozwoliłem sobie rozpocząć to zebranie pod nieobecność senatora sprawozdawcy.

Tak więc proponuję, żebyśmy jako komisja poparli stanowisko rządu w tej sprawie. Nie ma chyba innych propozycji.

My zdaje się, nie głosujemy nad taką...

Pan senator Wielowieyski.

Senator Andrzej Wielowieyski:

Tylko króciutka uwaga, Wysoka Komisjo, bo to może nie zostało powiedziane, mimo rzetelnego przedstawienia sprawy przez pana ministra i pana dyrektora.

Musimy mieć świadomość dwóch rzeczy. W moim przekonaniu powinno nam zależeć na usprawnianiu relacji z naszymi sąsiadami również na południu, jeżeli chcemy, żeby było lepiej na wschodzie. Jeżeli kraje z południa będą się dobrze rozwijać, będziemy mieli podstawę i prawo do tego, żeby zabiegać o intensywniejsze i skuteczniejsze rozwijanie stosunków ze wschodem.

Sprawa Republiki Tunezyjskiej – bo z Marokiem jest troszeczkę trudniej – jest o tyle, w moim przekonaniu, oczywista, że jest to kraj muzułmański, który obok Turcji jako jedyny rzeczywiście stosuje, a przynajmniej stara się stosować elementy ekumeniczne, że użyję takiego może nie całkiem adekwatnego słowa, to znaczy wprowadza elementy otwartości w stosunku do kultury europejskiej. No, oczywiście ma w tym również interes gospodarczy, ale w porównaniu z Maghrebem i nawet Królestwem Maroka, które się od dawna pcha do Unii Europejskiej, Tunezja wykazuje pod tym względem dużo dobrej woli i jest najbliższym nam krajem muzułmańskim.

Tak więc ta propozycja, dotycząca tego zwłaszcza kraju, jest szczególnie uzasadniona. Podkreślam, że dla nas, dla Polski, tego rodzaju posunięcia są szczególnie ważne również dlatego, że dają nam argumenty w sprawie polityki wschodniej.

(Przewodnictwo obrad obejmuje przewodniczący Zygmunt Cybulski)

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję.

Kto jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Nie ma chętnych. Dziękuję.

Wobec tego ja bardzo przepraszam państwa za spóźnienie, ale wczoraj o 11.00 wieczorem dowiedziałem się, że samolot z Warszawy do Bydgoszczy nie przyleciał i ja dzisiaj tym samolotem nie odleczę. W związku z tym musiałem wstać godzinę wcześniej, a i tak przyjechałem dwie godziny później – o 9.00, zamiast o 7.00. W związku z tym bardzo przepraszam. Nie wiem, co się stało, ale linie LOT są jednak zawodne, kiedy bardzo człowiek na nie liczy.

Przystępujemy zatem do rozpatrzenia następnego punktu porządku obrad: wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie stanowiska, jakie ma przyjąć Wspólnota Europejska i jej państwa członkowskie w Radzie Stowarzyszenia ustanowionej przez Układ Euro-śródziemnomorski ustanawiający stowarzyszenie między Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi z jednej strony, a Królestwem Maroka z drugiej, w odniesieniu do przyjęcia zalecenia w sprawie realizacji planu działań Unia Europejska – Maroko.

W dalszym ciągu sprawozdawcą jest pan senator Dzido, tak? Nie ma pana senatora.

(Senator Bernard Drzęzła: Ale to jest ta sama sprawa, więc...)

To jest taka sama sprawa, jak przed chwilą omawiana.

Czy w związku z tym ktoś z panów senatorów chciałby się wypowiedzieć na ten temat?

Ministerstwo Spraw Zagranicznych?

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych
Jakub Wolski:**

Ja może dodam tylko jeden element, jeśli można, Panie Przewodniczący, bo rzeczywiście sprawa jest dokładnie ta sama, argumentacja jest identyczna i nie chciałbym jej powtarzać. Mianowicie chciałbym powiedzieć, że źródłem finansowania w przypadku obydwu tych państw będzie program MEDA, w którym uczestniczymy, ale nie jest jeszcze przewidziana lokalizacja dodatkowych środków na realizację tego planu działania.

Ponadto w tym wypadku jest jeszcze pewien element taki polityczny, mianowicie niedawno, w tym miesiącu, w dniach 8–16 lutego, odbyła się wizyta pana marszałka Pastusiaka w Algierii, Maroku i Tunezji, więc niejako trzymamy rękę na pulsie, również jeśli chodzi o Senat. To jest bardzo ważne i chciałbym za to bardzo serdecznie podziękować, bo wkład Senatu jest dla nas zawsze bardzo cenny. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Tak, byli niedawno...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Jakub Wolski: Tak, bardzo niedawno, tak.)

...i podobno bardzo sympatyczne były te rozmowy.

Czy ktoś z panów senatorów albo któraś z pań... Nie ma pań. A, jest pani senator, przepraszam.

A więc Pani Senator, Panowie Senatorowie, nie ma zapytań, tak?

Wobec tego dziękuję panom i witam przedstawicieli resortu rolnictwa. Są z nami: podsekretarz stanu, pan Zapędowski, naczelnik wydziału w Departamencie Rybołówstwa, i pan Leszek Dybiec.

Mamy do omówienia wnioski dotyczące rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie 2792/99 w związku ze specjalną akcją, jaką jest transfer statków do krajów dotkniętych przez tsunami.

Bardzo proszę o zabranie głosu...

Który z panów będzie mówił?

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Stanisław Kowalczyk:**

Jeżeli można, Panie Przewodniczący... Z tym że moje nazwisko brzmi: Stanisław Kowalczyk. Jestem podsekretarzem stanu w resorcie rolnictwa.

(Przewodniczący Zygmunt Cybulski: Aha, wpisał się pan na listę w zastępstwie, tak?)

Tak jest.

Jest ze mną pan dyrektor Dybiec, wicedyrektor Departamentu Rybołówstwa.

Jeżeli chodzi o stanowisko resortu, popieramy tę zmianę. Daje ona możliwość transferu łodzi wycofanych z użytku w ramach programu redukcji i złomowania kutrów i łodzi do krajów dotkniętych tsunami w 2004 r. Takie jest oficjalne stanowisko rządu. Zwracamy tylko uwagę, że będzie to wymagało określonych zmian legislacyjnych, w związku z tym że zarówno sektorowy program operacyjny dotyczący rybactwa i rybołówstwa w latach 2004–2006, jak i uzupełnienie tego programu, łącznie z aktami wprowadzającymi, wzorami wniosków i umów, będą wymagały zmiany, jeśli będzie zainteresowanie ze strony rybaków złomujących łodzie. Trzeba wyraźnie powiedzieć, że jest to element, który ogranicza... To znaczy kryteria wprowadzone w tym rozporządzeniu, związane z parametrami łodzi, które mogą być przekazane krajom dotkniętym tsunami, spowodują, że nieliczna grupa naszych łodzi będzie spełniała te kryteria.

Dyskusyjny jest także problem refundacji kosztów transportu, albowiem tylko do 20% kosztów transportu z kraju, który przekazuje te łodzie, do kraju docelowego będzie pokrytych ze środków unijnych. A więc gdyby zgłoszono w Polsce kilka takich łodzi, może się okazać, że zwrot tych 20% nie wystarczy, aby przetransportować te łodzie z Polski do południowo-wschodniej Azji, a wtedy będzie trzeba albo pokryć te dodatkowe koszty z budżetu krajowego, albo zwyczajnie odstąpić od przekazania tych łodzi. W tej chwili zainteresowanie tym działaniem ze strony rybaków, którzy złożyli wnioski o złomowanie łodzi, jest minimalne.

Sama idea jest jednak słuszna i dlatego też rząd ją popiera. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję panu.

Przygotowując dzisiaj stanowisko, które chcę przedstawić w imieniu komisji, właśnie nad tym się najpoważniej zastanawiałem: kto pokryje koszty? Przecież są to

małe jednostki, niesamodzielne – bo o takich mówimy – które nie są w stanie pokonać tej drogi z Bałtyku gdzieś tam na Daleki Wschód. Wobec tego trzeba to zrobić jakimś transportem zbiorowym. I tutaj podzielam pańskie zdanie, że trzech, czterech takich stateczków, takich łodzi, no, nie będziemy transportować aż tam, na Wschód, bo kto pokryje koszty? Te 20%, które przewidziano, to za mało. A rzeczywiście rybakowi jest wszystko jedno, co on z tym zrobi – czy to sprzeda na złom, gdzie dostanie w zamian jakąś tam gratyfikację, czy pośle to na Daleki Wschód. Tylko kto pokryje koszty transportu?

To zresztą nie jest pierwsza sprawa tak zwanej pomocy, bo ja sobie przypominam, że kiedyś mieliśmy nadmiar zboża i nikt go nie mógł przetransportować do Afryki, do krajów, w których panowała bieda i nędza, bo po prostu koszty transportu były znacznie, znacznie większe.

Tak więc wydaje mi się, że trzeba przyjąć tę koncepcję resortu, żeby wtedy, gdy zbierze się odpowiednia liczba tych łodzi rybackich, tych stateczków, można je było przetransportować, żeby to było opłacalne. Wtedy należy się w to przedsięwzięcie włączyć, inaczej nas po prostu nie stać na jałmużnę. Takie jest moje zdanie w tej sprawie, po przeanalizowaniu tego materiału.

Czy pani senator i panowie senatorowie mają jakieś pytania, jakieś uwagi?

(Senator Bernard Drzęźła: Jeśli można.)

Proszę bardzo, proszę.

Senator Bernard Drzęźła:

Ja jedynie chciałbym wyrazić ogólną wątpliwość, czy przypadkiem koszty transportu i wszystkich innych działań z tym związanych nie przekraczają wartości tego, o czym mówimy.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Proszę, jaka jest panów ocena?

Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi

Stanisław Kowalczyk:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Właśnie chciałem o tym powiedzieć. Prawda jest taka, że rybak dostaje jeszcze określone środki za złom, czyli za złomowanie metali zawartych w statku czy kutrze. W wypadku dużych jednostek oznacza to, że można uzyskać czasem nawet do kilkudziesięciu tysięcy euro za sam złom, który sprzedaje rybak. Trudno się więc dziwić, że zainteresowanie ze strony rybaków jest minimalne, bo te 20% tak naprawdę nie rekompensuje im takiej straty. Oczywiście, w przypadku łodzi, które spełniają te kryteria, czyli łodzi dwunastometrowych, te środki za złom są znacznie niższe, ale chcę potwierdzić, że jeżeli zainteresowanie przełoży się, powiedzmy, na kilka jednostek, to koszt ich transportu do Azji Południowo-Wschodniej zdecydowanie przekroczy wysokość refundacji, którą otrzyma rybak, w związku z czym zainteresowanie polskich rybaków tym przedsięwzięciem będzie zerowe.

Chciałbym jeszcze raz podkreślić, że sama idea jest oczywiście słuszna, tyle że w wypadku niewielkiej skali, niewielkiej liczby tych transferów będzie po prostu – z uwagi na odległość – nieopłacalna dla rybaków.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję.

Chciałbym jeszcze dodać, że wyraźnie postawiono tutaj warunek, iż statek ma być gotowy do użytku, czyli jak tylko stanie na wodach dalekowschodnich, załoga będzie mogła na niego wsiąść i pracować. W takim stanie ma być statek: pełnosprawny, przygotowany, z pełnym wyposażeniem. W związku z tym, no, ja nie wiem, czy... A odpowiedzialność za przygotowanie tego statku ponosi właściciel, który go przekazuje.

W związku z tym mam wątpliwości, czy tym naszym rybakom będzie się to opłacało. Ale idea jest słuszna i trzeba ją, że tak powiem, zaakceptować.

Czy są inne zdania na ten temat?

Akceptujemy zatem ideę. Jeżeli zajdzie taka potrzeba, to transportujcie, Panowie, te statki. Jeżeli będzie wystarczająca liczba tych łodzi, tych kutrów do przetransportowania, jeśli to się opłaci, to podejmijcie, Panowie, tę sprawę. Dziękuję.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Stanisław Kowalczyk: Dziękuję bardzo.)

Dziękuję panom.

Przejdźmy do rozpatrzenia wniosków w trybie art. 8. Ten tryb przewiduje informację o kolejnych wnioskach. Pierwszy z nich to wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady o zanieczyszczeniach pochodzących ze statków i wprowadzeniu sankcji, włączając w to odpowiedzialność kryminalną, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami.

Prosiłem o przygotowanie jakiejś wypowiedzi na ten temat naszą specjalistkę od tego, panią senator Christową, ale pani senator zdecydowała, że wystąpi z naszego towarzystwa, czyli z naszej komisji, w związku z czym sprawa nie może być... Widzę, że pani senator Christowa już dzisiaj nie przyjechała na nasze spotkanie. Mogę więc jedynie poinformować, że jest taka dyrektywa. Naszym zadaniem nie jest zajmowanie wobec niej stanowiska, a jedynie poinformowanie, że coś takiego wpłynęło.

Do tej samej grupy należy również wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 91/440 o rozwoju kolei Wspólnoty, wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie.

Problemy kolei wywołały zainteresowanie w kraju. Muszę powiedzieć, że rzecz jest mi o tyle znana, że w ramach Inicjatywy Środkowoeuropejskiej problem kolejnictwa i tak zwanych korytarzy transportowych jest ciągle podnoszony, a Polska wykazuje nim duże zainteresowanie. Sprawa dotyczy linii kolejowej: Słubice – po polskiej stronie, Frankfurt – po stronie niemieckiej, i dalej – Brześć nad Bugiem. Jest to bardzo intensywnie eksploatowana linia, w związku z czym wymaga dużych inwestycji.

Inwestycje w ramach współdziałania z Unią Europejską są już prowadzone. W ramach tych inwestycji zrobiono obejście Poznania – dzisiaj już niektóre ciągi komunikacyjne wschód – zachód nie prowadzą przez Poznań, przez Dworzec Główny w Poznaniu, tylko przez obejście. Istnieje też drugie obejście, z Warszawy na północ, tak że ta linia też nie przechodzi przez Poznań. Te sprawy są już prawie uregulowane.

Pozostaje do uregulowania kierunek północ – południe, kwestia Zebrzydowic. Przejście w Zebrzydowicach jest unowocześniane, rozbudowywane, dlatego że jest na razie takim wąskim gardłem między północą a południem. Na to też znalazły się środki, duże środki – w sumie kwotę na nasze koleje określa się na 1,5 miliarda euro, a więc inwestycje są duże i trzeba to wykorzystać.

Mamy jeszcze dużo do zrobienia. Jak ostatnio przekazał sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, jest jeszcze sporo odcinków, na których pociągi nie poruszają się z szybkością 160 km na godzinę, jeśli idzie o osobowe, i 120 km na godzinę, jeśli idzie o towarowe. Tak więc jeszcze na niektórych odcinkach wymaga to modernizacji i na to są przewidziane środki pomocowe.

To tyle informacji odnośnie do tej drugiej sprawy.

Jeśli chodzi o pierwszą sprawę, to trudno mi w tej chwili powiedzieć, jak wygląda stan prawny walki ze zrzutami żezowymi na Bałtyku, dlatego nie chciałbym na ten temat zabierać głosu. Ale to jest problem...

Proszę bardzo, pani senator Serocka.

Senator Ewa Serocka:

Co do pierwszej sprawy, walki ze zrzutami, o których mówił pan przewodniczący... Szkoda, że nie ma nikogo z Ministerstwa Infrastruktury, bo jest to sprawa bardzo istotna z tego powodu, że wielkie kary grożą krajom, które nie stosują przepisów w tym zakresie. U nas właściwie dopiero rozpoczęto uzyskiwanie różnych certyfikatów, rozpoczęto szkolenia, ale wiem, że terminy wprowadzenia wielu uregulowań są bardzo ważne, bardzo istotne.

Żeby wiedziała, że pani Christowa dzisiaj... że nikt nie będzie do tej sprawy wyznaczony, to bym się do tego przygotowała, bo w ubiegłym roku dość szczegółowo rozmawiałam na ten temat ze strażą portową, która ma obowiązek być blisko tych właśnie problemów. Jeżeli Polska nie wprowadzi tych wszystkich obostrzeń, to pewnie będziemy mieli problemy w ogóle z wchodzeniem do naszych portów. Wbrew pozorom jest to bardzo ważna kwestia, bo grożą tam wielkie kary.

Druga sprawa, dotycząca transportu kolejowego. Również Wybrzeże jest tym ogromnie zainteresowane. Dlatego myślę, że dobrze by było omówić kiedyś ten temat z Ministerstwem Infrastruktury. My, jako Wybrzeże, mamy wielką nadzieję, że po uruchomieniu autostrad kolejowych i drogowych można będzie uruchomić autostrady morskie. Bez tego polskie porty nie będą pracowały tak, jak powinny pracować. Wiemy dobrze, że mamy w Polsce jedną z największych sieci kolejowych w Europie, i to jest nasz wielki, nawet ogromny, powiedziałabym, sukces, ale niestety te drogi kolejowe są w bardzo złym stanie. Cieszę się ogromnie, że są na to środki unijne. Miejmy nadzieję, że rzeczywiście cały transport kolejowy, głównie kontenerowy... Nasze porty nastawiają się głównie na kontenery, zresztą tak samo jest na całym świecie. Jest to bardzo ważne, bo wtedy lepiej chroni się środowisko, a nie wiadomo, kiedy te nasze autostrady powstaną. Uważam, że skoro istnieje wspólna sieć kolejowa, która tylko wymaga dużego remontu, byłoby to dla Polski bardzo dobre. Dziękuję bardzo za uwagę.

Senator Krzysztof Jurgiel:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Chciałbym, żebyśmy, jako komisja, poprosili o informację dotyczącą realizacji tych inwestycji, tych korytarzy. Pan przewodniczący mówił o dwóch korytarzach, jest

jeszcze międzynarodowy korytarz TINA, czyli Warszawa – Suwałki, ta sieć kolejowa. Gdyby była taka możliwość, to może komisja wystąpiłaby o informację na temat realizacji tych linii kolejowych w Polsce. Ze stanowiska rządu wynika, że najważniejsze jest przesunięcie terminu otwarcia rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich na 1 stycznia 2012 r. Czy w tym zakresie można by prosić rząd o trochę analizy ekonomicznej, jakie są skutki, na czym rząd opiera to swoje stanowisko? Bo projekt dyrektywy mówi o 2010 r. jako terminie otwarcia rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich, a rząd postuluje 2012 r. Czy ta data jest taka dobra? Nie wiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję bardzo.

Proszę odnotować, zaprosimy na...

Proszę bardzo, pan senator Lipowski.

Senator Grzegorz Lipowski:

Przy tej okazji chciałbym się dowiedzieć czegoś na temat postępu prac i tego, kiedy to zostanie wdrożone – chodzi mi o sprawę transportu kombinowanego. Parę lat już minęło, a hasło „tiry na tory” rozwiązałoby wiele problemów na drogach, w środowisku.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

W ubiegłym tygodniu byłem na spotkaniu z ministrem Kurylczykiem i mogę powiedzieć właśnie o tych korytarzach komunikacyjnych. Ta sprawa, o której zresztą myśmy już dawno mówili, sprawa transportu kombinowanego, hasła „tiry na tory”, na razie jak gdyby zniknęła z pola widzenia.

Ale wracam do sprawy, którą podjęła pani senator. Przewiduje się unowocześnienie, poszerzenie drogi, jako drogi ekspresowej północ – południe, Szczecin – Wrocław i dalej na południe, na potrzeby transportu do portów Szczecin – Świnoujście. To jest jeden z priorytetów. Przewiduje się również przeznaczenie do transportu drogi ekspresowej Warszawa – Toruń – Bydgoszcz – Wałcz – Szczecin. Poza tym planowane jest unowocześnienie tak zwanej węglowej trasy kolejowej na odcinku od Bydgoszczy na północ, w kierunku Kościerzyny i dalej. Ona nie jest w tej chwili w pełni obciążona, z Bydgoszczy idzie to wszystko tą główną drogą na Tczew, ale chodzi o to, żeby tamtą trasę unowocześnić właśnie w celu przewożenia nią kontenerów.

Minister poinformował nas również, że stosowne zaplecze, stosowną bazę do przeładunku kontenerów będzie się również budować, zarówno w układzie Szczecin – Świnoujście, jak i Gdańsk – Gdynia, gdyż to, co jest w tej chwili, nie wystarcza do przeładunku kontenerów. To jest sprawa pilna, priorytetowa, żeby Niemcy nie zabrali nam do Stralsundu czy gdzie indziej tych przewozów z południa Europy, a więc z Czech, ze Słowacji czy...

(*Senator Ewa Serocka: A 2 maja rusza A1, przepraszam...*)

Tak.

Proszę bardzo.

Senator Krzysztof Jurgiel:

Chciałbym coś dodać do tego, co powiedział pan przewodniczący. Rząd w marcu czy kwietniu przewiduje nową strategię transportową czy nową sieć drogową w Polsce. Do tego trzeba jeszcze dodać drogę szybkiego ruchu S19, z południa Europy na północ, Rzeszów – Lublin – Białystok – Suwałki, i z tamtej strony, o której mówił pan przewodniczący...

(Przewodniczący Zygmunt Cybulski: Tak, tak.)

...czyli Gorzów – Szczecin. Moim zdaniem ta koncepcja jest dobra dla Polski.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Nie mówiłem w ogóle o autostradach. Autostrada z Gdańska w ciągu dwóch lat ma zostać doprowadzona mniej więcej na wysokość Świecia, w ciągu dwóch najbliższych lat.

Proszę bardzo.

Senator Ewa Serocka:

Jeśli chodzi o autostradę A1, prace ruszają 2 maja. To jest autostrada północ – południe. Miejmy nadzieję, że Unia Europejska nam w tym wszystkim pomoże finansowo, bo wbrew pozorom to jest bardzo ważna autostrada.

(Przewodniczący Zygmunt Cybulski: Tak, kredyty na to są przewidziane.)

Ona przebiega nie tą trasą, która obecnie prowadzi z północy na południe, tylko w zupełnie innej części, po innych trasach. Jest bardzo skomplikowana, bo niestety biegnie po bagniskach, po torfowiskach i pewnie dlatego jest stosunkowo droga, chociaż ta druga – A4, o ile pamiętam – jest droższa. Mam nadzieję, że to ruszy, i całe Wybrzeże ma taką ogromną nadzieję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Minister Kurylczyk powiedział, że nie będzie się rozdrabniał na remonty dróg powiatowych, części dróg wojewódzkich, tylko całą uwagę, wszystkie pieniądze chce skupić na wybudowaniu ciągów zasadniczych. Tymi ciągami zasadniczymi są dwie autostrady, jedna: północ – południe, druga: wschód – zachód, i ewentualnie ich połączenia z niewielkimi odgałęzieniami, które będzie trzeba zrobić.

Wracam jeszcze do północnej polityki transportu wodnego. Przewiduje się uruchomienie połączenia z Kaliningradem, już takiego normalnego, bez tych wielkich kontroli i bez wielkich zatrzymań przez stronę rosyjską. To ma być uruchomione i nawet transport śródlądowy ma tam docierać, Wisłą w tamtą stronę.

Te kwestie przedstawił minister, ja to relacjonuję.

Proszę bardzo.

Senator Andrzej Chronowski:

Panie Przewodniczący, zbliża się bardzo ważny moment, moment przyjęcia Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007–2013. Myśmy popełnili błąd, przyjmując trochę za wąsko Narodowy Plan Rozwoju bodajże na lata 2004–2006. Uważam, że w interesie

państwa polskiego leży to, żeby tam zostało wpisanych jak najwięcej inwestycji. Z powodu błędów w latach 2004–2006 niektóre inwestycje nie mogły być zrealizowane i pewne środki zostały. Zwracam na to uwagę. Mam duże wątpliwości, a od kilku tygodni zajmuję się inwestycjami proponowanymi przez PLK – to jest spółka zależna od PKP – i śmiem twierdzić, że niektóre decyzje są polityczne, a nie merytoryczne.

Prosiłem komisję gospodarki i skarbu o przyjrzenie się tym inwestycjom, bo niektóre inwestycje transgraniczne – chodzi mi właśnie o Bałkany, Gdańsk, Szczecin – mogą nam uciec ze względu na to, że są planowane linie, które moim zdaniem mogą poczekać. Ale lepiej do Narodowego Planu Rozwoju wpisać wszystko.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję.

Czy w tej sprawie są jeszcze jakieś wypowiedzi?

Tak więc poprosimy resort, żeby na następnym posiedzeniu omówił ten temat, to byłby taki specjalny punkt. Minister Kurylczyk będzie już po objeździe wszystkich województw – bo zdaje się, że teraz ma jeszcze zaplanowane spotkanie w Gdańsku – w związku z czym będzie mógł powiedzieć o swoim rozeznaniu.

Proszę bardzo.

Senator Krzysztof Jurgiel:

Jeśli będzie taki punkt i będzie przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury, to prosiłbym, żeby została też przedstawiona informacja na temat zmian koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, ponieważ rząd teraz nad tym pracuje i to ma być w maju przyjęte przez Sejm. Myślę, że taka informacja też by się nam przydała, jeśli pan przewodniczący nie ma nic przeciwko temu, bo ta koncepcja dotyczy także tych problemów, o których tutaj mówiliśmy. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję bardzo.

Nie ma już zgłoszeń, tak?

Wobec tego przechodzimy do kolejnej sprawy. Jakoś sobie poradziliśmy z tymi problemami i przechodzimy do następnego punktu: wniosek dotyczący decyzji ramowej Rady o pewnych prawach proceduralnych w postępowaniach karnych na terenie Unii Europejskiej.

Bardzo proszę panią senator Serocką o wprowadzenie nas w ten temat.

Senator Ewa Serocka:

Dziękuję bardzo.

Jest to bardzo poważny projekt, bardzo ważny dla Komisji Europejskiej. Dotyczy on ochrony prawnej naszych obywateli, którzy przebywają poza granicami naszego kraju i są oskarżeni lub podejrzani. W zasadzie do tej pory sprawa ta była nie za bardzo uregulowana.

Szczególne znaczenie ma to dla osób chorych, niedołączonych, niepełnosprawnych oraz pracujących w różnych sytuacjach osób biednych, których również sporo jest

w Unii Europejskiej. Problem tylko w tym, żeby ta pomoc, po przyjęciu tego projektu i po uregulowaniu tego między nami, była prawdziwa, a nie pozorna. Mamy niestety takie przykłady w Polsce, kiedy adwokat z urzędu nie przychodzi na rozprawy, nie interesuje się oskarżonym, nie interesuje się osobą, która wymaga tej pomocy. Trzeba rzeczywiście zwrócić uwagę wymiarowi sprawiedliwości i służbom konsularnym, bo to one będą pośredniczyć w tej sprawie, żeby były przygotowane do sprawowania prawdziwej opieki prawnej nad tymi osobami, które tej opieki wymagają. W projekcie zwraca się na to szczególną uwagę.

Zwraca się również uwagę na to, że każdy obywatel naszego kraju będzie miał prawo do nieodpłatnego tłumaczenia wszystkich dokumentów oraz wszystkich wniosków składanych przez wymiar sprawiedliwości tamtego kraju. I ma to być nie tylko tłumaczenie ustne, ale również tłumaczenie pism procesowych, co też jest bardzo ważne. Osoby, które są pod szczególną ochroną – ta sprawa jest jeszcze niedoprecyzowana w tym projekcie – będą miały prawo do nagrywania i potem konfrontowania tego z osobą sobie bliską czy z innymi osobami, które będą występowały w tym procesie, żeby można było rzeczywiście tę opiekę sprawować. Myślę, że to będzie wielka praca i wymiaru sprawiedliwości, i służby konsularnej, żeby ta opieka prawna była prawdziwa.

Ważną sprawą jest również pouczenie osoby podejrzanej czy oskarżonej o jej prawach. Przecież prawo w poszczególnych krajach Unii Europejskiej jest zupełnie inne niż prawo w naszym kraju – dlatego jest to tak bardzo istotne.

Myślałam, że będzie przedstawiciel Ministerstwa Sprawiedliwości, bo...
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tak, bo tutaj brakuje doprecyzowania, informacji, czy ministerstwo w jakikolwiek sposób przygotowuje nowelizację naszych przepisów karnych, które takiej nowelizacji wymagają, muszą być dostosowane do wymogów przewidzianych w tym projekcie. Czy ministerstwo w ogóle przygotowuje się do tego?

Następna sprawa, bardzo istotna i bardzo ważna, to sprawa nieletnich, bo każdy kraj Unii Europejskiej ma zupełnie inny poziom wiekowy określający nieletniego. Ponadto w różnych krajach są również takie uregulowania, że nieletni za niektóre przestępstwa odpowiada jak dorośli. To również wymaga wyjaśnienia i jakiejś synchronizacji, żeby rzeczywiście można było ten temat... Są to niejasności, które występują w tym projekcie, nie jest to dopowiedziane do końca.

Ostatnia sprawa, też bardzo enigmatycznie w tym projekcie omówiona, dotyczy kosztów. Nie wiemy dokładnie, bo nikt nas o tym nie poinformował, w jaki sposób do tej pory są rozliczane koszty tłumaczeń, opieki prawnej i innych spraw związanych z toczącym się procesem. Sprawa tych kosztów jest niedopowiedziana w tym materiale, który tu jest przedstawiony, a wiemy, że w Unii Europejskiej, w Parlamencie Europejskim, jednym z najwyższych kosztów są tłumaczenia. Tu również najwyższym kosztem będą tłumaczenia. Czy ministerstwo przewiduje w swoim budżecie tego typu koszty? Opierając się na dotychczasowych doświadczeniach dotyczących tego, ile osób popełniało przestępstwa na terenie krajów Unii Europejskiej, ministerstwo powinno w jakiś sposób oszacować te koszty, żeby się nie okazało, że konsulat, który się zwraca o pieniądze, nie otrzyma ich. Bo wtedy oczywiście nie będzie mógł uregulować rachunków i zapłacić za tłumaczenie i tę opiekę prawną.

To jest tych kilka uwag i niejasności dotyczących tego projektu. Dziękuję bardzo.

(*Brak nagrania*)

Senator Grzegorz Lipowski:

...projekt aktu prawnego został przekazany państwom członkowskim Unii Europejskiej przez Sekretariat Generalny Rady UE przed 1 maja 2004 r.

Celem tego rozporządzenia jest poprawienie konkurencji i wyników działalności w kolejowym przewozie towarów poprzez podniesienie jakości świadczonych usług.

Rząd wnosi o odrzucenie wniosku, ponieważ jego przyjęcie doprowadziłoby do efektów bardzo szkodliwych, odwrotnych do tych, które spodziewalibyśmy się uzyskać. To tyle.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Proszę bardzo, czy ktoś ma jakieś pytania?

Senator Grzegorz Lipowski:

Ja miałbym takie pytanie: na ile przewozy świadczone przez nas w układzie międzynarodowym są potrzebne? Bo tych przewozów kolejowych jest chyba zbyt wiele. A więc na ile, oprócz...

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Panie Senatorze, jakie pytania pod adresem resortu pan kieruje?

(Głos z sali: Ja rozumiem, że rząd wnosi o odrzucenie tego...)

Tak.

Senator Krzysztof Jurgiel:

Może rząd by przesłał jakieś szersze uzasadnienie odrzucenia tego... No bo to jest ważne.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Proszę więc zapisać, że prosimy o dokładniejsze uzasadnienie odrzucenia tego rozporządzenia. My oczywiście akceptujemy to odrzucenie, ale chcielibyśmy wiedzieć coś więcej na ten temat.

(Senator Grzegorz Lipowski: A można skierować przy okazji pytanie?)

(Głos z sali: Ale nie ma przedstawicieli rządu...)

(Senator Grzegorz Lipowski: No, ale skoro prosimy o przesłanie uzasadnienia, to możemy też prosić o odpowiedź na pytanie...)

Tak, tak.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, oczywiście, że tak.

Senator Grzegorz Lipowski:

Na ile potrzebne są te usługi świadczone przez nas – i przez kolej państwową, i przez koleje prywatne – w układzie międzynarodowym? Bo w tej chwili koncesje mają

też przewoźnicy prywatni, mają swoje tabor kolejowe i korzystają z torów. Takie firmy prywatne istnieją na terenie kraju, mają prawo przewozu, zarówno ze Wschodu – przewożą na przykład gaz płynny na terminale wschodnie – jak również z Zachodu.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję.

Chcę powiedzieć, że na terminal w Sławkowie, na zakończenie budowy szerokich torów na Śląsku, dostaniemy specjalnie kredyty. A więc będą specjalne kredyty Unii Europejskiej na budowę tego terminalu przeładunkowego. Ale to taka informacja przy okazji, skoro jesteśmy przy temacie kolei.

Senator Grzegorz Lipowski:

Ale dobrze by było, Panie Przewodniczący, gdybyśmy otrzymali pełniejszą informację na temat Sławkowa. Czesi mieli zamiar przedłużyć te szerokie tory ze Sławkowa na teren Niemiec, ale wtedy nam ta okazja uciekła. Ten terminal jest w bardzo niewielkim stopniu wykorzystywany – właściwie tam są trzy terminale: dwa są państwowe, jeden jest prywatny – a połączenie go tymi szerokimi torami z zachodnią granicą i z terenem Niemiec pozwoliłoby na wykorzystanie kolei do transportu na tym odcinku, na robienie, że tak powiem, dużych przerzutów z zachodu na wschód właśnie koleją i na zastąpienie nią tego ogromnego transportu tirowego, przez który nasze drogi są ogromnie niszczone i w wypadku którego jesteśmy tylko krajem tranzytowym.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

A więc może, kierując to pytanie do rządu, zapytamy również o koncepcję wykorzystania i rozwoju terminalu w Sławkowie.

Czy w tej sprawie ktoś jeszcze chciałby się wypowiedzieć? Nie. Dziękuję.

Przechodzimy do następnego zagadnienia: zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady o statucie stowarzyszenia europejskiego.

Bardzo proszę pana senatora Andrzeja Wielowieyskiego o wprowadzenie nas w to zagadnienie.

Senator Andrzej Wielowieyski:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ta sprawa jest dość szczególna, dlatego że ciągnie się w organach Unii Europejskiej już od kilkunastu lat, od ponad dziesięciu lat. Chodzi o stworzenie prawnej formy działalności non profit w wypadku organizacji społecznych. Myślę, że obecnie sytuacja jest inna niż w 1992 r., kiedy Komisja Europejska po raz pierwszy zajęła się tym problemem i zleciła wykonanie rozpoznania oraz pewnych wstępnych prac, a to głównie dlatego, że w ciągu tych ostatnich dziesięciu lat bardzo się uaktywniły i rozwinęły europejskie organizacje społeczne. W wielu wypadkach są to organizacje ponadnarodowe, o charakterze ponadnarodowym w wypadku konkretnych działań, podejmujące działania na własne konto, mające osobowość prawną, odpowiednie fundusze, pieniądze itd. To wszystko bardzo się rozwinęło.

Mówię to państwu jako osoba kompetentna, dlatego że Rada Europy sprawuje czy też próbuje sprawować nad tym opiekę i pomagać w tym rozwoju, wspomagać go. Ostatnio, w ciągu ostatnich trzech, czterech lat, odbyło się też kilka zjazdów – następny będzie pod koniec tego roku – organizacji społecznych, tych NGO's, a także przedstawicieli władz samorządowych, władz lokalnych. Spotkania te były poświęcone sprawie współdziałania: współdziałania tych NGO's ze sobą, ich współdziałania z państwem, z innymi państwami, a także z organizacjami ponadpaństwowymi. Tak więc to po prostu bardzo się rozwinęło.

Nie mam i nie znam stosownych materiałów, by uzasadnić, dlaczego w 1996 r. dość ostro przerwano prace nad tym problemem. Mogę tylko to sobie wyobrazić, suponować, ponieważ często brałem udział w debatach dotyczących tego, na co należy tym organizacjom pozwolić, jak one powinny działać. Otóż w wielu starych krajach Unii Europejskiej, na przykład we Francji, chodziło o stare „dobre” tradycje biurokratyczne, było też sporo obaw i niechęci wobec tych organizacji, uważanych za marnotrawne, było również trochę poważnych, wręcz kryminalnych afer związanych z nadużywaniem możliwości budżetowych, pieniężnych. W każdym razie były jakieś takie zarzuty.

Faktem jest – stwierdzono to w dokumentach, w materiałach rządowych, które nam przekazano – że niektóre państwa członkowskie, jak Niemcy, Holandia, Finlandia, miały pewne zastrzeżenia w omawianej sprawie. Faktem jest też to, że prezydencja duńska w roku 2002, czyli ostatnio, wróciła do tego problemu. Nie dziwię się, że zrobiła to właśnie duńska prezydencja, ponieważ Dania jest jednym z najbardziej, że tak powiem, uspołecznionych, zorganizowanych społecznie krajów Europy – na pięć milionów mieszkańców przypada około trzydziestu milionów członków stowarzyszeń. To jest rzeczywiście ogromnie intensywnie działająca sieć. W każdym razie to za prezydencji duńskiej wrócono do tej sprawy, zajęto się nią znowu, no i tak to się chyba dzieje.

Stanowisko rządu polskiego, przedstawione w dokumentach, jest rozsądne, wydaje mi się więc, że powinniśmy je poprzeć. Rząd w sposób powściągliwy wyraża poparcie dla stworzenia prawnej formy działania stowarzyszeń europejskich z osobowością prawną, jak również dla możliwości działania gospodarczego, ale pod pewnymi warunkami. Na stronie 3 dostarczonego nam dokumentu wymienionych jest pięć czy sześć tych warunków – myślę, że z grubsza są one trafne. Przede wszystkim chodzi o precyzyjne określenie metod nadzoru i kontroli, prowadzonych również na szczeblu międzynarodowym. W każdym razie to musi być ustalone w odpowiednich dyrektywach. Prawdopodobnie kraj, w którym będzie się mieściła centrala w wypadku danej inicjatywy, powinien sprawować nad nią szczególną kontrolę, ale także związane z tym działania na terenie innych krajów, a zwłaszcza w powiązaniu z innymi organizacjami, muszą być poddawane kontroli. Bardzo uważnie trzeba też sprawdzić statuty i regulaminy tych instytucji – te sprawy są tutaj wymienione w punktach, widocznie takie problemy były podczas prac podnoszone – by taka działalność nie dawała okazji do jakichś przekrętów, do prania brudnych pieniędzy i do różnych akcji, z którymi walczymy, z terroryzmem włącznie. Po prostu trzeba być w tej kwestii bardzo czujnym.

Niemniej jednak w sytuacji dojrzewania, rozwijania się różnych inicjatyw pozarządowych sprawa formy działania tych organizacji powinna być podjęta i w zasadzie powinniśmy życzliwie patrzeć na prace z tym związane i z uwagą powinniśmy śledzić wysiłki w tym zakresie.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Bardzo proszę, czy są jakieś wypowiedzi na ten temat, jakieś życzenia pod adresem resortu, jakieś uwagi? Nie. Dziękuję.

A więc przyjęliśmy tę sprawę do wiadomości.

Panu senatorowi dziękuję za wnikliwe zreferowanie tej kwestii.

Przechodzimy do następnej sprawy: wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62 Wspólnot Europejskich o pobieraniu opłat za użytkowanie przez pojazdy ciężkie pewnych rodzajów infrastruktury.

Bardzo proszę pana senatora Drzęźłę o przedstawienie sprawy.

Senator Bernard Drzęźła:

Ja mogę tylko przedstawić opinię przygotowaną przez naszych specjalistów, taką informację w pigułce, jako że pana senatora Bargieła, który miał przygotować omówienie tego tematu, nie ma.

Otóż projekt aktu prawnego w tej sprawie został przekazany państwowym członkowskim Unii Europejskiej przez Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej przed 1 maja 2004 r.

Celem dyrektywy jest powiązanie wysokości opłat za użytkowanie infrastruktury z realnymi kosztami jej eksploatacji. Projekt przewiduje objęcie regulacjami pojazdów o wadze powyżej 3,5 t.

Rząd opowiada się za przyjęciem tej dyrektywy, aczkolwiek z pewnymi zastrzeżeniami.

Wejście w życie dyrektywy wymagać będzie dostosowań w polskim prawie.

Nowa dyrektywa przyczyni się do ustabilizowania warunków konkurencji między przewoźnikami w Unii Europejskiej.

Nie przewiduje się – co jest może najważniejsze – w tej sprawie kosztów dla budżetu.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czy ktoś chciałby się wypowiedzieć na ten temat?

Proszę bardzo, senator Jurgiel.

Senator Krzysztof Jurgiel:

Myślę, Panie Przewodniczący, że w tej sprawie byłaby potrzebna informacja na temat opłat pobieranych za przejazdy przez poszczególne państwa. Ostatnio słyszałem – choć nie wiem, czy to jest prawda – że Niemcy wprowadziły dodatkową opłatę. Dlatego taka informacja rządu o wysokościach opłat stosowanych u nas i w innych krajach w wypadku pojazdów o wadze powyżej 3,5 t by się nam przydała. Bo ten transport drogowy ostatnio u nas rzeczywiście bardzo się rozwija, ale działania rządów państw sąsiednich są dla nas niekorzystne, na przykład Litwa nas prześladowa, Rosja nie chce

nam dawać zezwoleń... A więc jeśli byłaby taka możliwość, to powinniśmy się zapoznać ze sprawą wysokości tych opłat – jakie opłaty są pobierane u nas, jakie w innych krajach, jak się mają jedne w stosunku do tych drugich. Chodziłoby więc o takie zestawienie porównawcze. Myślę, że to byłoby bardzo cenne. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę bardzo, są inne uwagi? Nie ma. Dziękuję.

A zatem wystąpimy o takie dane.

Przechodzimy do następnego zagadnienia, a mianowicie do wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady odnoszącej się do ograniczeń w marketingu i stosowaniu toluenu i trichlorobenzenu. No tak, ja zawsze mówiłem „trójchloro-”, ale nazewnictwo się zmienia.

Bardzo proszę pana senatora Jurgiela o przedstawienie sprawy.

Senator Krzysztof Jurgiel:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Projekt dotyczy zakazu wprowadzania do obrotu i stosowania toluenu jako substancji lub składnika substancji w stężeniach równych 0,1% masy lub większych w klejach i farbach w aerozolu, przeznaczonych do sprzedaży dla konsumentów.

Jeszcze jedna informacja: toluen działa szkodliwie w przypadku wchłaniania przez drogi oddechowe i jest substancją wysoce łatwopalną. Podczas stosowania przez konsumentów preparatów zawierających toluen istnieje duże prawdopodobieństwo jego wydzielania się z preparatu, a w następstwie – jego wchłaniania przez drogi oddechowe i wystąpienia zagrożeń dla zdrowia.

W projekcie zawarto również zakaz wprowadzania do obrotu i stosowania trichlorobenzenu jako substancji lub składnika substancji w stężeniach równych 0,1% masy lub większych od tego w odniesieniu do wszystkich zastosowań z wyjątkiem półproduktów.

Trichlorobenzen bywa wykorzystywany jako składnik profesjonalnych farb antykorozyjnych, farb w aerozolach i preparatów do polerowania samochodów. Preparaty te mogą być dostępne również dla osób niestosujących ich w działalności zawodowej.

W przygotowanym właśnie, zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady, raporcie dotyczącym oceny ryzyka, w wypadku trichlorobenzenu stwierdzono, że substancja ta działa drażniąco w kontakcie z oczami i poprzez drogi oddechowe.

Rząd informuje, że obecnie brakuje danych pozwalających ocenić wpływ przepisów omawianej dyrektywy na gospodarkę. W związku z tym przed podjęciem ostatecznej decyzji co do stanowiska rządu konieczne będą dodatkowe konsultacje z przemysłem. Podczas prac nad tą sprawą Polska zgłosiła zastrzeżenia analityczne, co oznacza, że nasz rząd potrzebuje więcej czasu na dokonanie oceny wpływu zapisów dyrektywy na gospodarkę. Dopiero po tej analizie zostanie przyjęte stanowisko. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Senatorze, za przedstawienie tej sprawy.

Jako fachowiec muszę powiedzieć, że w tym wypadku nie ma żadnej dyskusji. Chodzi o związek rakotwórczy, a więc tu nie ma żadnej dyskusji.

(Głos z sali: No to przyjmiemy.)

Jest tu jednak inny problem – taki sam jak ten, który mają Stany Zjednoczone i przez który nie chcą podpisać porozumienia z Kioto. Bo coś tu trzeba wybrać. Trzeba tak pokierować technologiami, żeby jak najmniej tych substancji wydostawało się z obiektów przemysłowych. I stąd takie rozważania rządu, który musi połączyć te dwie sprawy, bo trzeba zadbać i o jedno, i o drugie – i o zdrowie ludzi, i o produkcję przemysłową. Być może ten związek zostanie zastąpiony czymś innym, innym związkiem chemicznym, który też będzie bardzo aktywny i będzie się nadawał do dalszych syntez itd. A więc z tym się wiążą te różne problemy. Ja jednak myślę, że w tej sprawie trzeba poprzeć koncepcję rządu. I to by było na tyle.

Czy są jakieś uwagi, pytania? Nie.

Proszę państwa, mam jeszcze informację na temat wniosku dotyczącego dyrektywy Rady zmieniającej załącznik IV do dyrektywy 2000/29/WE w sprawie środków ochronnych przed wprowadzaniem do Wspólnoty organizmów szkodliwych dla roślin lub produktów roślinnych i przed ich rozprzestrzenianiem się we Wspólnocie. Zajmujemy się tą sprawą tylko informacyjnie, postanowiliśmy nie wprowadzać jej pod obrady, dlatego że ona po prostu Polski nie dotyczy. Problem ten wiąże się z konserwacją drewna, ze środkami konserwującymi drewno. My w zasadzie tego w wypadku transportu nie stosujemy – bo to chodzi o obróbkę końcową – i nie eksportujemy drewna ze szkodnikami. I nikt u nas w zasadzie nie ma zamiaru się tym zajmować. Dotyczy to szczególnie materiałów opakowaniowych – a więc skrzyń itd. – lub materiałów na te opakowania.

Rząd generalnie, co do idei, popiera ten wniosek. Mnie się wydaje, że na tym trzeba tę sprawę zostawić i przyjąć koncepcję rządu.

(Senator Ewa Serocka: Panie Przewodniczący, to dotyczy nie tylko materiałów opakowaniowych. My jesteśmy dużym eksporterem palet.)

Tak, tak, ale to jest to samo. To jest materiał... A właściwie to jest, inaczej mówiąc, opakowanie, prawda? Bo to się potem...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

To jest swoiste opakowanie, tak jak blacha do ciasta. Tak, to jest jak blacha do ciasta. *(Wesołość na sali)*

(Rozmowy na sali)

Nie mamy już żadnych problemów do omówienia? Nie ma jakichś innych spraw? Nie.

No to na tym kończymy pierwsze dzisiejsze posiedzenie. O godzinie 12.30 mamy następne posiedzenie.

Dziękuję uprzejmie. Do zobaczenia.

(Koniec posiedzenia o godzinie 10 minut 10)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja: Dział Stenogramów

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851