



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1702)

33. posiedzenie
Komisji Spraw Unii Europejskiej
w dniu 30 marca 2005 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Wnioski nierozpatrywane – propozycje – sygnatury Rady UE: 6589/05, 6988/05, 6964/05, 6937/05, 6965/05, 7073/05, w tym także propozycja rozporządzenia Rady wyjaśniającego zakres produktowy objęty środkiem antydumpingowym na przywóz saletry amonowej z Federacji Rosyjskiej i Ukrainy.
2. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE ustanawiającego zasady rządzące małym ruchem granicznym na zewnętrznych granicach lądowych Państw Członkowskich i zmieniającego Konwencję z Schengen i Wspólne Instrukcje Konsularne (*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council laying down rules on local border traffic at the external land borders of the Member States and amending the Schengen Convention and the Common Consular Instructions*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 6766/05.
3. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE dotyczącego praw osób niepełnosprawnych podróżujących transportem lotniczym (*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council concerning the rights of persons with reduced mobility when travelling by air*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 6622/05.
4. Wniosek dotyczący Rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie informowania pasażerów transportu lotniczego co do identyfikacji przewoźnika oraz komunikowania informacji dotyczących bezpieczeństwa przez państwa członkowskie (*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the information of air transport passengers on the identity of the operating carrier and on communication of safety information by Member States*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 6624/05.
5. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie zbliżenia prawa Państw Członkowskich w odniesieniu do środków, jakie mają być podjęte dla ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z silników o zapłonie samoczynnym stosowanych w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników o zapłonie iskrowym zasilanych gazem ziemnym lub płynnym, stosowanych w pojazdach (*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the approximation of the laws of the Member States relating to the measures to be taken against the emission of gaseous and particulate pollutants from compression-ignition engines for use in vehicles, and the emission of gaseous pollutants from positive-ignition engines fuelled with natural gas or liquefied petroleum gas for use in vehicles*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 13664/03.
6. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych w zakresie powtórnego użycia, recyklin-

- gu i odtworzenia i zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG (*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the type-approval of motor vehicles with regard to their re-usability, recyclability and recoverability and amending Council Directive 70/156/EEC*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 7532/04.
7. Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie odszkodowań w przypadkach niezgodności z wymaganiami jakości, wynikającymi z umów o kolejowy przewóz 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 (Third Railway Package)*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 7150/04.
 8. Zmieniony projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE dotyczący maszyn i zmieniający dyrektywę 95/16/WE (*Amended proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on machinery and amending Directive 95/16/EC*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 5557/2001.
 9. Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE zmieniającej po raz 22. dyrektywę 76/769/EWG o zbliżaniu prawa, rozporządzeń i aktów administracyjnych Państw Członkowskich dotyczących restrykcji w sprawie marketingu i użycia pewnych niebezpiecznych substancji i preparatów (ftalanów) i zmieniającej dyrektywę Rady 88/378/EWG o zbliżaniu prawa Państw Członkowskich dotyczących bezpieczeństwa zabawek (*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending for the 22nd time Directive 76/769/EEC on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States relating to restrictions on the marketing and use of certain dangerous substances and preparations (phthalates) and amending Council Directive 88/378/EEC on the approximation of the laws of the Member States concerning the safety of toys*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 13308/99.
 10. Projekt rozporządzenia Rady UE w sprawie patentu Wspólnoty (*Proposal for a Council Regulation on the Community patent*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 10786/00.
 11. Projekt decyzji Rady UE ustanawiającej bezpieczną, internetową sieć informowania i koordynacji dla służb imigracyjnych Państw Członkowskich (*Proposal for a Council Decision establishing a secure web-based Information and Coordination Network for Member States' Migration Management Services*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 16237/04.
 12. Wniosek dotyczący dyrektywy Rady (Euroatom) ustanawiającej zobowiązania i generalne zasady w sprawie bezpieczeństwa instalacji nuklearnych (*Proposal for a Council (Euratom) Directive setting out obligations and general principles on safety of nuclear installation*); wniosek dotyczący dyrektywy Rady (Euroatom) w sprawie zarządzania wypalonym paliwem i odpadami promieniotwórczymi (*Proposal for a Council (Euratom) Directive on the management of spent fuel and radioactive waste*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 8990/03.
 13. Zmieniony wniosek rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie przemieszczania odpadów (*Amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on shipment of waste*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – COM (2004) 172.
 14. Wstępna informacja o projekcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE o usługach na rynku wewnętrznym UE (*Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on services in the internal market*) – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Rady UE 6174/04.

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 36)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Zygmunt Cybulski)

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Witam państwa na kolejnym spotkaniu Komisji Spraw Unii Europejskiej.

Witam wszystkich gości przybyłych na nasze posiedzenie.

Chcę powiedzieć, że będziemy dzisiaj pracować troszeczkę pod presją, być może będziemy musieli zmieniać zaplanowany porządek obrad, ponieważ niektórzy z państwa gdzieś tam jeszcze czekają na połączenia lotnicze i nie wiem, czy zdążą. Gdańsk jakoś dzisiaj nie ekspediuje samolotów, nie wiem, z jakiego powodu. Wygląda na to, że gdzieś w całym tym systemie jest zachwianie, bo do Gdańska nie przyleciał samolot z Warszawy, nie może zatem lecieć z powrotem do Warszawy, no i są kłopoty.

Poza tym po świętach, jak się okazuje, część kolegów wylądowała w szpitalu, no i jest, jak jest. Ale jest niezbędne minimum obecnych i możemy obradować.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji reprezentuje zastępca dyrektora Zarządu Komendy Głównej Straży Granicznej pan Kubacki – witam pana.

Z Ministerstwa Środowiska, tu chodzi głównie o sprawy związane z odpadami z reaktorów atomowych, jest pan profesor Niewodniczański. Panie Profesorze, serdecznie witam. Po iluś tam latach znów się spotykamy przy okazji tego samego tematu, on gdzieś tam zawsze krąży, no i właśnie dzisiaj także będzie rozpatrywany, co zrobić z radioaktywnymi odpadami, czy te nasze miejsca wystarczą czy nie, i co robić dalej.

Są także dyrektor Państwowej Agencji Atomistyki, pan Maciej Jurkowski, i pani Anna Gwiazda, specjalista w Państwowej Agencji Atomistyki – serdecznie witam.

Komitet Integracji Europejskiej reprezentuje dzisiaj pani Monika Żochowska. Ministerstwo Gospodarki i Pracy reprezentują pan Andrzej Goreń i pan Piotr Sosnowski, a Ministerstwo Infrastruktury – prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego pan Krzysztof Kapis, pan Jerzy Król, naczelnik wydziału w tym ministerstwie i pani Małgorzata Słojewska zastępca dyrektora.

To miło, że tak nam państwo dopisali, a przykro, że senatorowie nie bardzo, ale to nie z ich winy.

Chcę poinformować, że nie będziemy rozpatrywać, chyba że zostaną złożone wnioski, dokumentów o sygnaturze 6589/05, 6988/05, 6964/05, 6937/05, 6965/05 i COM (2005) 080.

Jeżeli panowie senatorowie mają życzenia, uwagi...

Proszę, Panie Przewodniczący, bardzo zapraszam. Widzę, że samolot z Gdańska wylądował.

(Senator Edmund Wittbrodt: Spóźniony, ale wylądował.)

Ale wylądował, to dobrze.

I w związku z tym, że nie ma uwag, przechodzimy do drugiego punktu, czyli do rozpatrzenia w trybie art. 6 pierwszego przewidzianego na dzisiaj dokumentu. Resor-tem wiodącym jest Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, a wniosek do-tyczy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego zasady rzą-żące małym ruchem granicznym na zewnętrznych granicach lądowych Państw Człon-kowskich zmieniającego Konwencję z Schengen i Wspólne Instrukcje Konsularne.

Bardzo proszę przedstawiciela Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Admini-stracji o przedstawienie problemu. Proszę uprzejmie.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Paweł Dakowski:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący. Paweł Dakowski, podsekretarz stanu w MSWiA.
Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ten projekt rozporządzenia Rady w sprawie ustanowienia reżimu lokalnego ru-chu granicznego na zewnętrznych granicach członkowskich oraz nowelizacja Konwen-cji z Schengen i Wspólnej Instrukcji Konsularnej związany jest przede wszystkim z przyjęciem w listopadzie ubiegłego roku programu haskiego, w ramach którego pod-jęto decyzję, iż zostanie zastosowana procedura współdecydowania w odniesieniu do projektów rozporządzeń ustanawiających lokalny reżim na granicach zewnętrznych oraz na tymczasowych granicach lądowych z państwami członkowskimi. Postanowio-no wobec tego zastąpić te dwa akty prawne, które zostały przyjęte niedawno, bo 14 sierpnia ubiegłego roku, właśnie tym jednym projektem rozporządzenia oraz zno-welizować Konwencję z Schengen o Wspólnej Instrukcji Konsularnej.

Merytorycznie nie następuje żadna zmiana w stosunku do tych aktów prawnych, które zostały w ubiegłym roku wprowadzone. Stąd też rząd polski popiera projekt roz-porządzenia w sprawie ustanowienia reżimu lokalnego ruchu granicznego na ze-wnętrznych granicach oraz nowelizacji Konwencji z Schengen i Wspólnej Instrukcji Konsularnej. Ja chciałbym tylko podkreślić, że generalnie wprowadzenie tych rozpo-rządzeń, zarówno w formule z 2004 r., jak i w tej nowelizacji, jest bardzo istotne ze względu na możliwość zawierania przez państwa członkowskie, które leżą na ze-wnętrznej granicy Unii Europejskiej bilateralnych umów z krajami sąsiedzkimi, w przypadku Polski z Ukrainą, Białorusią, Rosją. Te umowy mogą zdecydowanie po-prawić wymianę osób na granicach, co może oznaczać powrót do małego ruchu gra-nicznego, teoretycznie przynajmniej taką możliwość ta nowelizacja i wprowadzone w ubiegłym roku ustawy nam dają.

Nie przewiduje się żadnych skutków finansowych bezpośrednio związanych z wejściem w życie tej nowelizacji, a z całą pewnością będzie ona sprzyjała rozwojowi kontaktów międzyludzkich w społecznościach lokalnych w strefie przygranicznej. Stąd też rząd Polski popiera przyjęcie tego rozporządzenia.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję.

Panie Ministrze, ja chciałbym w zastępstwie za pana senatora Lipowskiego, bo to on jest tutaj w naszym porządku dziennym zapisany, ale jest dzisiaj poza granicami kraju jako członek delegacji towarzyszącej panu marszałkowi, zadać panu pytanie, Panie Ministrze, w następującej sprawie.

Na stronie drugiej dokumentu, który od państwa otrzymaliśmy, czytamy: ze względu na tożsamość, itd., itd., projektu rozporządzenia Rady w sprawie ustanowienia reżimu lokalnego ruchu granicznego na tymczasowych lądowych granicach... Co to są tymczasowe lądowe granice?

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Paweł Dakowski:**

To są granice, które są dzisiaj w Unii Europejskiej, to jest na przykład granica między Polską a Niemcami, ponieważ my jesteśmy członkiem Unii Europejskiej, ale nie jesteśmy jeszcze członkiem obszaru Schengen. Stąd też te granice są tymczasowe, bo choć teoretycznie one oczywiście zawsze będą istniały, po naszym wejściu do strefy Schengen, po naszym przygotowaniu, które w tej chwili ma miejsce, w kategoriach prawa do przekraczania granic one nie będą istniały. Będziemy mieli prawo przekraczać granicę w dowolnym miejscu granicy, czyli nie będziemy zobligowani do przejścia w wyznaczonych punktach...

(Przewodniczący Zygmunt Cybulski: Na przejściach granicznych.)

...będziemy mogli przekraczać granicę w dowolnym miejscu, tak jak to się dzieje dzisiaj na przykład między Niemcami a Francją.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Jasne. Dziękuję za wyjaśnienie, bo to nie bardzo jasno było tutaj powiedziane.

Chcę poza tym podkreślić, że ta propozycja zmian jest niezwykle cenna, o czym także pan minister był uprzejmy powiedzieć, ze względu na nasze sąsiedzkie stosunki, dobre jak na razie, i utrzymanie ich w ramach dobrych układów pomiędzy Polską a Ukrainą, pomiędzy Polską a Rosją, pomiędzy Polską a Białorusią. Jedna sprawa, szczególnie jeśli idzie o Białoruś, to są stosunki pomiędzy rządami i układy polityczne, strategiczne, inna sprawa to są ludzie. Ich trzeba zdobywać, pozyskiwać dla idei współpracy. Dlatego uważam, że trzeba poprzeć ten projekt i życzyć rządowi realizacji zamierzeń.

Taki jest mój wniosek. Czy panowie...

(Senator Mieczysław Mietła: Ja bym...)

Proszę bardzo, pan senator Mietła.

Senator Mieczysław Mietła:

Panie Przewodniczący, Panie Ministrze, ja mam takie pytanie: czy ktoś podjął się takiego zadania, żeby oszacować, czy zwiększy się w związku z tymi zmianami w ruchu przygranicznym praca tak zwanych mrówek, czy też w ogóle nie było to brane pod uwagę? I czy to w ogóle jest problem? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Proszę, czy jeszcze ktoś z panów senatorów? Nie ma chętnych.

Proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Paweł Dakowski:**

Panie Przewodniczący, Panie Senatorze, nie robiliśmy takich szacunków. Działania Straży Granicznej i służby celnej mają oczywiście na celu ograniczenie przepływu osób, które przemycają towar. W polityce rządu dotyczącej otwierania nowych przejść granicznych nie kierujemy się jednak, i nie zamierzamy się kierować w decyzjach o otwieraniu nowych przejść granicznych, ewentualnymi problemami związanymi z „mrówkami” przechodzącymi przez przejścia graniczne, ponieważ jest to tylko część ruchu granicznego tak istotnego dla mieszkańców pogranicza. Pan przewodniczący był łaskaw to podkreślić kilka minut temu. W stosunkach z Ukrainą, Białorusią i Rosją bez względu na nasze stosunki na wysokim szczeblu bardzo istotne jest stwarzanie mieszkańcom pogranicza możliwości swobodnego przemieszczania się przez granice, prowadzenia działalności gospodarczej, odwiedzania rodzin, cmentarzy, ożywienia ruchu turystycznego, który jest również niezwykle istotny w tym rejonie. Stąd ten problem, problem tak zwanych mrówek, osób, które w sposób nielegalny przewożą towary przez granicę, przekłada się na zadanie dla Straży Granicznej i służb celnych, nie może natomiast ograniczać naszych działań związanych z otwieraniem nowych przejść granicznych.

Mogę tutaj dodać, że właśnie dzisiaj Ministerstwo Spraw Zagranicznych otrzymało odpowiedź na polską notę dotyczącą otwarcia dwóch nowych przejść granicznych z Białorusią, to są w obu miejscach przejścia turystyczne. Przez cały czas, mimo że te rozporządzenia, o których nowelizacji właśnie mówimy, tak naprawdę nie działają, w układach dwustronnych staramy się tę politykę prowadzić w taki sposób, o jakim mówię. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Czy jeszcze są pytania? Nie ma.

Wobec tego, że jesteśmy zgodni w poglądach z rządem, nie wnosimy nic nowego do sprawy, przechodzimy do następnego zagadnienia.

Ze względu na to, że pan minister ma następne spotkanie, przejdziemy do punktu jedenastego, a mianowicie do projektu decyzji Rady ustanawiającej bezpieczną, internetową sieć informowania i koordynacji dla służb imigracyjnych Państw Członkowskich.

Proszę bardzo, Panie Ministrze, proszę przedstawić problem.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Paweł Dakowski:**

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Ten projekt decyzji ustanawiający bezpieczną internetową sieć informowania i koordynowania przeznaczoną dla służb imigracyjnych państw członkowskich ma na celu stworzenie sieci wymiany informacji o nielegalnych wjazdach oraz powrotach osób przebywających nielegalnie na terytorium danego państwa.

Wymiana w ramach tej sieci obejmować będzie system wczesnego ostrzegania o nielegalnej imigracji oraz sieci koordynatorów. Dotyczyć również będzie sieci biur łącznikowych do spraw imigracyjnych, a także przekazywania informacji związanych z wykorzystywaniem wiz, dokumentów granicznych, dokumentów podróży, jak również kwestii związanych z powrotem.

Państwa członkowskie zostaną zobowiązane do zapewnienia dostępu do sieci oraz wyznaczą krajowe punkty kontaktowe.

Oczywiście rząd Polski popiera tę decyzję ustanawiającą bezpieczną internetową sieć informowania i koordynowania służb imigracyjnych państw członkowskich. Chciałbym podkreślić, że dzisiaj wymiana informacji, w tym również dotyczącej nielegalnej imigracji, jest niezwykle ważnym elementem całego systemu bezpieczeństwa, który jest w Unii Europejskiej tworzony. Udział właściwych służb i organów administracji Rzeczypospolitej w wymianie w ramach tejże sieci jest niezwykle istotny i z całą pewnością przyczyni się do rozwoju współpracy z innymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej. Stąd też rząd popiera oczywiście tę propozycję decyzji Rady.

Decyzja ta nie wiąże się z obowiązkiem implementacji w drodze aktu prawnego, nie powoduje ona również ani skutków społecznych, ani skutków gospodarczych. Poniesione zostaną z pewnością niewielkie nakłady na infrastrukturę, mam tu na myśli systemy komputerowe, ale nie wiąże się to z tworzeniem specjalnych sieci, a więc te koszty będą ponoszone przez właściwe służby w ramach ich budżetów. Nie będziemy wnioskowali o dodatkowe środki finansowe z tytułu realizacji tego zadania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Ministrze.
Proszę bardzo, pan senator Jurgiel.

Senator Krzysztof Jurgiel:

Ja popieram stanowisko rządu. Nie mam więcej nic do dodania. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Proszę o pytania.
Proszę bardzo, Panie Senatorze – pan senator Wittbrodt.

Senator Edmund Wittbrodt:

Mam pytanie związane z tym, że pan minister mówi, że służby są wyposażone, jeżeli chodzi o hardware. Jak często komputery są wymieniane w służbach tego typu?

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Paweł Dakowski:**

Panie Senatorze, służby są dzisiaj przygotowane do tego, żeby realizować to zadanie, one są wyposażone,. To zadanie nie nakłada na nas obowiązku dokonania spe-

cyjnych zakupów, kupowania dużej liczby komputerów i tworzenia specjalnych sieci. Jest to sieć internetowa, te łączy istnieją.

Na pytanie dotyczące wyposażenia Policji i Straży Granicznej w systemy komputerowe mogą odpowiedzieć tak, że przez cały czas i Straż Graniczna, i Policja inwestują w budowanie i utrzymanie wewnętrznych systemów informatycznych w ramach tych służb, jak również zintegrowanych systemów budowanych na potrzeby tworzenia Systemu Informacyjnego Schengen. To zadanie wykonujemy i wykonywać będziemy do początku 2007 r., bo zakładamy, że wtedy ten system zostanie stworzony.

W ramach tego systemu Policja planuje kupić na przykład 20 tysięcy komputerów w ciągu najbliższego roku. To jest ta ilość, którą Policja powinna posiadać, aby uzyskać standardy europejskie, bo jak się szacuje, w krajach członkowskich Unii Europejskiej mniej więcej na pięciu policjantów przypada jeden komputer. Mamy około 100 tysięcy policjantów, stąd zamierzamy dojść do takiej liczby komputerów. Mamy środki z Funduszu Schengen, które są na to wykorzystywane. Wykorzystujemy również środki budżetowe.

Podobnie wygląda sytuacja w Straży Granicznej, która ma dzisiaj w znacznym stopniu te potrzeby zaspokojone, ponieważ informacje z granicy, z punktów granicznych, z przejść granicznych są przekazywane i sprawdzane w trybie on-line, w trybie natychmiastowym, z Komendą Główną Straży Granicznej, gdzie znajduje się Centralna Baza Informacyjna. Ale również Straż Graniczna środki własne i środki z Funduszu Schengen wykorzystuje na tworzenie, na udoskonalenie, na odnowę tych systemów, bo ten sprzęt dość szybko, niestety, się starzeje i aby dotrzymać kroku, chociaż myślę, że dzisiaj już nie mamy się czego wstydzić, musimy ten system przez cały czas odbudowywać. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę bardzo, czy są jeszcze pytania? Nie ma.

Dziękuję. Przyjęliśmy zatem informację przekazaną nam przez pana ministra.

Przechodzimy do kolejnego punktu, punktu trzeciego – o, jest już pani senator, dotarła po trudnej podróży – a jest to wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw osób niepełnosprawnych podróżujących transportem lotniczym.

Prosimy Ministerstwo Infrastruktury o wprowadzenie. Kto z państwa...? A, pan. Proszę bardzo.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Krzysztof Kapis:

Dziękuję bardzo.

Krzysztof Kapis, Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Przedstawiony projekt rozporządzenia w sprawie ochrony pasażerów niepełnosprawnych w cywilnym transporcie lotniczym znakomicie wpisuje się zarówno w faktyczne, jak i w prawne działania podejmowane przez Komisję Europejską, zmierzające do zapewnienia ochrony praw konsumenckich. Tak to wygląda w ogólnym wymiarze. Przedstawiony projekt rozporządzenia jest kolejnym projektem zmierzającym do zagwarantowania podstaw prawnych i faktycznego zapewnienia pełni praw konsumenckich, z tym że w tym akurat konkretnym przypadku dotyczy to osób niepełnospraw-

nych podróżujących samolotami. Jeden taki projekt jest już obecnie wprowadzany w życie, są też już przeprowadzane, w toku nowelizacji, stosowne zmiany polskiego prawa lotniczego. Chodzi tu o słynne rozporządzenie w sprawie ochrony praw pasażerów w przypadkach odmowy przyjęcia na pokład lub w przypadkach drastycznych opóźnień i związanych z tymi faktami odszkodowań.

Omawiany dziś projekt jest kolejnym z długiej listy przedsięwzięć o podobnym charakterze. Zmierza się w nim wprost do usankcjonowania zaleceń wskazywanych w przepisach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, w przepisach Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego, występujących jako „rekomendacje”, czyli jako przepisy, które mogą być przez przewoźników bądź też przez kraje należące do tych organizacji stosowane fakultatywnie. Chodzi tu o stworzenie w obrębie całej Unii Europejskiej systemu gwarantującego prawa osób niepełnosprawnych i traktowanie tych pasażerów w sposób identyczny ze sposobem traktowania pasażerów w pełni sprawnych. Definicje zawarte w przedstawionym projekcie odpowiadają definicjom międzynarodowym. Ważne tu jest to, że celem rozporządzenia jest nałożenie obowiązków, a nie tylko stworzenie systemu ochrony fakultatywnej – to jest ta istotna różnica w zestawieniu z systemem istniejącym dotychczas.

Obecnie polscy przewoźnicy w znacznej mierze stosują praktyki wynikające z przepisów międzynarodowych. Teraz zaś stworzony system sprawi lub powinien sprawić, że odpowiedzialność za pełną ochronę osób niepełnosprawnych w transporcie lotniczym będzie spoczywała przede wszystkim na zarządzających portami lotniczymi i liniami lotniczymi, z tym że instytucją wiodącą będzie tu zdecydowanie zarządzający portem lotniczym jako podmiot, w którego działalności koncentrują się wszystkie podstawowe funkcje sprawowane w zakresie obsługi samolotów i w obrębie lotniska. Zakłada się jednak, że pewne koszty z tym związane będą jak gdyby rekompensowane przez linie lotnicze, a więc system ten nie będzie obciążał w całości zarządzających lotniskami.

Przedstawiona regulacja zawiera pewien wyjątek, który jednak w wymiarze przepisów międzynarodowych nie jest żadnym szczególnym zaskoczeniem. Otóż będzie istniała możliwość odmowy przyjęcia do przewozu pasażera niepełnosprawnego lub możliwość narzucenia obowiązku towarzyszenia temu pasażerowi przez inną osobę, jeżeli zaistnieje uzasadnione prawdopodobieństwo naruszenia zasad bezpieczeństwa w transporcie lotniczym. Jak mówię, takie przepisy w wymiarze międzynarodowym już istniały, tak że w ujęciu Komisji Europejskiej nie stanowią one w gruncie rzeczy jakiegoś szczególnego novum. Jednocześnie jednak wprowadza się takie rozwiązanie – i to jest pewna nowość – że organizator podróży, czyli linia lotnicza, agent linii lotniczej lub touroperator, czyli organizator rejsu czarterowego, w wypadku podjęcia takiej decyzji będzie zobligowany do powiadomienia pasażera w ciągu pięciu dni przed rozpoczęciem podróży o przyczynach tej odmowy.

Jeżeli chodzi o ujęcie tych spraw w naszym systemie prawnym, to projekt obecnego rozporządzenia w gruncie rzeczy wpisuje się w postanowienia albo w część postanowień prawa przewozowego i prawa lotniczego z 2002 r. Ponadto Urząd Lotnictwa Cywilnego przygotowuje również Krajowy Program Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, który już w tej chwili zawiera zdecydowaną większość postanowień wynikających z regulacji unijnych. W związku z tym nie zachodzi niebezpieczeństwo, że w jakimkolwiek aspekcie dojdzie do konfliktu przepisów lub postanowień naszego prawa krajowego z rozwiązaniami unijnymi.

Co do kosztów, to, jak już wspomniałem, będą one obciążały oczywiście przede wszystkim zarządzającego portem lotniczym. Jednakże w tej chwili bardzo trudno jest ustalić skalę tych kosztów. Należy zakładać, że w przypadku głównych portów lotniczych w Polsce koszty te nie powinny być znaczące, ponieważ w gruncie rzeczy elementy tego systemu funkcjonowały również poprzednio, a więc porty lotnicze w znacznej mierze są już przygotowane do obsługi osób niepełnosprawnych.

Jeżeli zaś chodzi o koszty ogólne, to nie ma niebezpieczeństwa jakichś kosztów obciążających budżet państwa.

W przygotowanym przez nas uzasadnieniu tego rozporządzenia zwróciliśmy oczywiście uwagę na pewne niewielkie ryzyko związane z zapewnianiem działania systemu kontroli i ewentualnym rozpatrywaniem skarg pasażerów z tego tytułu. W związku z tym jakieś zasilenie w przyszłości Urzędu Lotnictwa Cywilnego, powiedzmy, dwoma czy trzema etatami w celu stworzenia odpowiedniej komórki byłoby w moim odczuciu zasadne.

Ze względu na to wszystko, co przedstawiłem, stanowisko rządu w sprawie proponowanego rozporządzenia unijnego jest pozytywne. Wnosimy więc o jego przychylne potraktowanie.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Z grona senatorów wypowie się na ten temat pani senator Ewa Serocka.

Bardzo proszę, Pani Senator.

Senator Ewa Serocka:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Uważam, że to uregulowanie dotyczące osób niepełnosprawnych jest bardzo ważne, zważywszy że w zjednoczonej Europie liczba osób niepełnosprawnych sięga około 10%, czyli, licząc tak najprościej, jest to czterdzieści pięć milionów. W wypadku Polski dotyczyłoby to prawie czterech milionów ludzi, a nawet może trochę większej liczby, z uwagi na to, że aż siedem milionów osób jest na emeryturach i rentach, choć oczywiście nie wszystkie te osoby podróżują samolotami. Niemniej jednak społeczeństwo, zarówno polskie, jak i europejskie, starzeje się, a więc bardzo często przewóz osób, który nie dotyczy wprawdzie przewozu rencistów i emerytów, jest przewozem osób starzejących się lub starych, bo osoby takie ostatnio podróżują troszkę częściej niż kiedyś.

Jak pan minister powiedział, trudno mówić w tej chwili o kosztach. Ale rzeczywiście nasze lotniska są, na szczęście, już teraz dość dobrze przygotowane do tych zadań, a to ze względu na obowiązujące u nas już od paru lat przepisy – to one spowodowały, że porty lotnicze musiały już jakiś czas temu dostosować się do takich wymogów.

W moim odczuciu problemem jest ciasnota naszych lotnisk. Podejrzewam, że jeśli nie znajdzie się na nich na przykład więcej wózków inwalidzkich czy jeśli będzie większy transport utrudniony, transport osób chorych, w których wypadku wymagane jest przenoszenie na noszach, to ta wielka ciasnota, szczególnie na liniach krajowych, będzie naprawdę wielkim problemem. A więc tak jak mówił pan prezes, koszty będą małe, ale być może powiększenie niektórych terminali spowoduje ich zwiększenie. Prosiłabym więc, by o tym pamiętać, bo to jest dla nas duży problem. Lotnisko na

Okeciu ostatnio mocno się rozbudowuje – i bardzo dobrze, że tak jest, bo właśnie na nim jest największy ruch – ale gdy nieraz, jak wracam wieczorem ostatnim samolotem, obserwuję, co się na nim dzieje, to widzę, że ludzie, którzy znajdują się w tym właśnie terminalu, praktycznie muszą stać blisko siebie, bo nie ma wystarczająco dużo miejsca, i nie mają jak się poruszać.

Z autopsji jednak wiem – i to trzeba stwierdzić – że opieka nad osobami niepełnosprawnymi, poruszającymi się na wózkach inwalidzkich czy niedołącznymi, jest rzeczywiście dobra. Zasługi w tej mierze należy przypisać, jak sądzę, zarządcy lotniska, bo są one efektem jego dbałości.

Wiemy, że w naszym prawie dotyczącym przewozów lotniczych uregulowano już wiele spraw związanych z omawianym tematem – za co duża wdzięczność, jak uważam, należy się osobom reprezentowanym wcześniej – a więc wydaje mi się, że w naszym przypadku wystarczyłby głęboki przegląd istniejących przepisów i dokonanie drobnej nowelizacji czy nawet wprowadzenie rozporządzeń, by uregulować pozostałe kwestie.

Popierałabym zatem stanowisko rządu w tej sprawie, bo przyjęcie omawianego rozporządzenia jest bardzo ważne, szczególnie przez niektóre kraje Unii Europejskiej niemające jeszcze wprowadzonych nawet takich zasady, jakie obowiązują u nas. Proszę więc o poparcie stanowiska rządu. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Pani Senator.
Proszę bardzo, pan senator Wittbrodt.

Senator Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Ja mam dwa pytania. Pan minister mówił o osobach towarzyszących niepełnosprawnym. Normalnie to te inne, zwiększone koszty są wliczone w koszty ogólne funkcjonowania lotnisk, ale mnie chodzi o koszty związane z tymi osobami towarzyszącymi. To jest jedna kwestia.

I druga. Jest norma unijna, która obliguje linie lotnicze na przykład do zwrotu kosztów czy pokrywania strat związanych między innymi ze spóźnieniami samolotów. Mam w związku z tym pytanie: jak to dzisiaj wygląda w praktyce? Czy te wszystkie rozwiązania zawarte w tych dokumentach są już stosowane, a więc można to już egzekwować, czy też jeszcze nie?

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Proszę bardzo. Czy ktoś jeszcze ma pytanie? Nie.

A więc proszę bardzo.

(Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Krzysztof Kapis: Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo...)

(Senator Andrzej Wielowieyski: Czy można, Panie Przewodniczący? Bo ja w podobnej sprawie...)

Tak. Proszę bardzo.

Senator Andrzej Wielowieyski:

To dotyczy tej samej sprawy. Chciałbym skierować do pana dyrektora dodatkowe pytanie. Na stronie 6 tego dokumentu rządowego, na dole, jest ocena kosztu asysty dla osób poruszających się na wózkach. Mimo jednak tej kalkulacji, że mniej więcej 10% społeczeństwa to są ludzie niekoniecznie pełnosprawni, ja myślę, że to ci lekko niepełnosprawni – jak zresztą jest tutaj, w wyjaśnieniach, zaznaczone – stanowią w tej grupie większość i na ogół nie sprawiają oni właściwie żadnego czy prawie żadnego problemu. No, trzeba zapewnić miejsce w bagażniku, żeby schować tam złożony wózek, i najwyżej trochę wesprzeć te osoby, ale na ogół nie potrzebują one nawet osoby towarzyszącej. No a jeśli jest już osoba towarzysząca i się za nią płaci, to niech ona wykonuje te zadania. A więc ja kwestionuję nawet te 100 czy 120 zł kosztów asysty w sytuacji, kiedy większość tych niepełnosprawnych na wózkach to tylko lekko niepełnosprawni.

Rzeczywistym problemem są za to ludzie ciężko chorzy, którzy muszą być, tak jak już tutaj wspomniano, noszeni na noszach, transportowani poza systemem wózków. Transport takich osób może sprawiać większy kłopot. Rzeczywiście dla nich muszą być przygotowane specjalne miejsca, musi się dla nich znaleźć jakieś miejsce w portach lotniczych, mimo tej panującej tam ciasnoty. No i to może powodować większe kłopoty.

Ja tylko sugeruję panu prezesowi, żeby tę sprawę nam doprecyzował, bo ta ogólna formuła mówi tylko o asyście dla tych niby najważniejszych, dla osób na wózkach inwalidzkich, podczas gdy mnie się wydaje, że one, zwłaszcza w większości wypadków, lżejszych przypadków inwalidztwa, nie stanowią problemu. No a kłopotem dla portu i prawdziwym powodem kosztów rekompensaty są ci poważniej chorzy, ci obłożnie chorzy, w ogóle niezdolni do poruszania się.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Krzysztof Kapis:

Panie Senatorze, jeśli chodzi o osobę towarzyszącą, to pan był już łaskaw wspomnieć, że rzeczywiście ta osoba towarzysząca ponosi po prostu koszt zakupu biletu, czyli tutaj nie ma systemu stwarzającego możliwość bezpłatnej podróży takiej osoby. Chciałbym przy tym podkreślić, że ta osoba towarzysząca jest tutaj bardzo precyzyjnie określona, zdefiniowana, ponieważ to nie może być osoba zupełnie przypadkowa.

Jeżeli mówimy o przypadku wymagającym asysty osoby towarzyszącej, to znaczy, że mówimy o bardzo szczególnym przypadku medycznym: osoba niepełnosprawna albo z przyczyn psychicznych, albo z przyczyn innych niż psychiczne, zdecydowanie nie kwalifikuje się do podróżowania samodzielnie. Gdyby dopuścić do samodzielnej podróży bez takiej asysty... No, w tym tekście jest odniesienie do kwestii bezpieczeństwa, czyli po prostu do tego wszystkiego, co mogłoby się wydarzyć na pokładzie. I stąd jest ten wymóg osoby towarzyszącej.

Koszty, które są tu podane, te 24–30 euro, wynikają ze wstępnych obliczeń dokonanych w warunkach Unii Europejskiej i są one na ogół zdecydowanie wyższe od kosztów występujących na naszych lotniskach.

Jeszcze jedna sprawa, której warto chyba poświęcić trochę uwagi. Otóż w samym rozporządzeniu mówi się... No, my tak dla ułatwienia mówimy o osobach niepełnosprawnych, podczas gdy tak naprawdę rozporządzenie mówi o pasażerach z ograniczoną zdolnością mobilną, ruchową. Czyli taka definicja zawęża troszeczkę

jednak tę grupę w odniesieniu do wszystkich pasażerów. W związku z tym myślę, że jednak pasażerowie na noszach, czyli te szczególnie ciężkie przypadki medyczne, niekoniecznie wpisują się jak gdyby w intencję tego rozporządzenia.

Jeżeli chodzi o Polskę, to obecnie istnieje system zapewniający transport osób w ciężkim stanie medycznym z wykorzystaniem właśnie noszy, obejmujący przekonfigurowanie kabiny pasażerskiej tak, aby nosze czy też kołyska w przypadku małych dzieci, mogły być zainstalowane. Ten system już funkcjonuje i jest stosowany przez wszystkie polskie linie lotnicze działające na naszym terenie.

Co się tyczy... No, jestem nawet troszeczkę wdzięczny za to pytanie dotyczące kwestii odpowiedzialności w niektórych przypadkach nałożonej na linie lotnicze, dlatego że takie zainteresowanie jakby dodatkowo wzmocni ten mój skromny apel o ewentualne dodatkowe etaty w przypadku realizacji tego rozporządzenia o pasażerach niepełnosprawnych. Otóż w tej chwili zgodnie z decyzją rządu kompetencje w tym zakresie, to znaczy oczywiście w odniesieniu do lotnictwa cywilnego, czyli do pasażerów linii lotniczych, zostały przesunięte z Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów do Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Komisja Europejska została powiadomiona o tym fakcie. A więc informacja o tym, że Urząd Lotnictwa Cywilnego jest instytucją wskazaną do rozpatrywania skarg czy też wniosków wynikających z nierealizowania przez linie lotnicze tego rozporządzenia, jest już w zasadzie w ramach całej Unii znana.

Złożyliśmy również projekt stosownej nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze, bo rzeczywiście musieliśmy to zrobić, żeby zapewnić sobie podstawy prawne do podejmowania decyzji. Ta nowelizacja zostanie lada moment złożona w parlamencie. Zdecydowaliśmy się na to, żeby wzmocnić własne kompetencje w tym zakresie, ale jednocześnie żeby stworzyć system kar finansowych, bo bez tego ja sobie po prostu nie wyobrażam sprawnego rozpatrywania skarg i wniosków. Jeżeli nie ma autentycznego zagrożenia jakąś karą, to po prostu... Tak że ten system kar i wniosków został wprowadzony do projektu nowelizacji prawa lotniczego i będzie on istotnym elementem sprawowania rzeczywistego, autentycznego nadzoru nad liniami lotniczymi w zakresie wykonywania przez nie obowiązków wynikających z tego rozporządzenia.

A jednocześnie, jakby uprzedzając tę nowelizację – bo nie spodziewamy się, żeby były z nią jakieś kłopoty – podjęliśmy próbę przeorganizowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego w celu utworzenia odrębnej komórki, która takie kwestie będzie monitorowała i nadzorowała. Gdyby uznano, że Urząd Lotnictwa Cywilnego winien pełnić takie funkcje również w odniesieniu do procedur związanych z obsługą pasażerów niepełnosprawnych, to prawdopodobnie będziemy musieli ubiegać się o dodatkowe wzmocnienie tej komórki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję.

Jeszcze pan senator Mietła ma pytanie.

Senator Mieczysław Mietła:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Prezesie, powiedział pan, że pięć dni przed realizacją usługi przewoźnik może – jeżeli dobrze zrozumiałem – odmówić wykonania takiego przewozu. A jeżeli na przykład bilet będzie kupowany później, to co w takiej sytuacji?

(Głos z sali: Nie na kilka dni...)

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Krzysztof Kapis:

Gwałtownie szukam odpowiedniego fragmentu... Ale sądzę, że ja określiłem to w ten sposób: w ciągu pięciu dni winien poinformować pasażera. Nie pięć dni przed rozpoczęciem podróży, tylko w ciągu pięciu dni od...

(Głos z sali: Od rezerwacji)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, czyli od momentu zgłoszenia rezerwacji. Oprócz standardowych danych osobowych, które trzeba wtedy podać, wskazuje się też, że potrzebny jest na przykład wózek, nosze czy asysta, cokolwiek. I w tym momencie te wszystkie dane są wprowadzane do systemu rezerwacyjnego. Może też oczywiście paść wtedy pytanie ze strony osoby obsługującej, czy przypadek jest ciężki, czy też, powiedzmy, w granicach normy. I jeżeli dany przypadek byłby pod względem medycznym kwalifikowany jako tak zwany przypadek ciężki i transport wymagałby uczestnictwa osoby towarzyszącej, a także takiej jakby bardzo wzmocnionej procedury, to wówczas linia lotnicza mogłaby odmówić przyjęcia na pokład tego pasażera, ale wtedy winna na piśmie poinformować o przyczynach odmowy. Jest to po to, po pierwsze, żeby pasażer czy też osoby organizujące taki przewóz po prostu miały świadomość, że decyzja została podjęta po rzetelnym rozpatrzeniu całego wniosku, a po drugie, żeby miały one ewentualnie możliwość odwołania się w trybie administracyjnym. I właśnie dlatego jest ten wymóg pisemnego przedstawienia podstaw odmówienia przyjęcia pasażera na pokład.

(Senator Ewa Serocka: Muszę coś dodać, Panie Przewodniczący.)

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Proszę bardzo.

Senator Ewa Serocka:

Wielki problem jest szczególnie z marynarzami, którym w trakcie bardzo dalekich rejsów zdarzają się kłopoty ze zdrowiem, a zwłaszcza choroby psychiczne. Lekarz musi po takiego chorego lecieć, a potem i, jak często bywa, przywiązać się do niego, żeby go w ogóle przewieźć. A więc w tej sytuacji widać, że jest to problem, jeżeli przewoźnik może wtedy udzielić takiej odmowy.

Dlatego miałabym jednak jakieś wewnętrzne opory przez wzgląd właśnie na marynarzy pracujących na statkach morskich pływających w dalekie rejsy.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Krzysztof Kapis:

Muszę to troszeczkę skomentować, choć nie chciałbym przeciągać tego tematu ponad miarę. On jest na pewno społecznie bardzo ważny i na pewno wielu z nas ma

swój punkt widzenia na te sprawy, ale czasami... Obecnie na przykład jest tak, że linia lotnicza ma prawo odmówić przyjęcia na pokład osoby nietrzeźwej...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Nie, nie. To jest absolutnie słuszne. No ale w którymś momencie musimy jak gdyby zawierzyć temu, kto podejmuje decyzje, że dokonał on wszystkich czynności sprawdzających i że jego decyzja jest naprawdę rzetelna. I to po prostu... Również jeśli chodzi o sprawy medyczne, linia lotnicza ma obecnie prawo zażądania świadectwa lekarskiego praktycznie w każdym przypadku. Czyli w tej regulacji postarano się te wszystkie możliwe sposoby zachowań i procedur jak gdyby ująć w jedną całość i przygotować pewne systemowe rozwiązania dotyczące tego, co ma się tutaj dziać w przyszłości w obrębie Europy.

Dla nas ważne jest to, żeby z jednej strony prawa pasażerów, a z drugiej obowiązki operatorów były identyczne w obrębie całej Unii. Chodzi więc o to, by przestrzeganie ich nie było kwestią pewnej dowolności, żeby nie było tak, że jeden kraj to wprowadził, bo chciał, ale na terenie drugiego kraju ta ochrona jest już znacznie mniejsza.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję. Nie ma więcej pytań.

Przechodzimy do punktu następnego, czyli do wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie informowania pasażerów transportu lotniczego co do identyfikacji przewoźnika oraz komunikowania informacji dotyczących bezpieczeństwa przez państwa członkowskie.

Bardzo proszę o przedstawienie sprawy.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Krzysztof Kapis:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

To jest kolejna regulacja, która wpisuje się z jednej strony w system ochrony praw konsumenckich, praw pasażerów linii lotniczych, a z drugiej – w cały system bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

W dzisiejszych czasach pod względem zarówno operacyjnym, jak i handlowym, linie lotnicze podejmują rozliczne, rozmaite formy współpracy. W gruncie rzeczy bywa czasami tak, że gdy kupujemy bilet na lot jakiegoś określonego przewoźnika, to wcale nie znaczy to, że polecimy samolotem należącym do tego przewoźnika. Dzieje się tak zarówno w wypadku współpracy typu *code-share* – nie mamy na to dobrego polskiego odpowiednika – czyli po prostu wykorzystania samolotów jednego przewoźnika przez grupę innych przewoźników na podstawie porozumienia zawartego między nimi, jak i w wypadku na przykład wynajmowania samolotów. Jest to też szczególnie charakterystyczne w wypadku operacji czarterowych, kiedy to przewoźnik występujący właśnie jako przewoźnik czy w ogóle touroperator, który sprzedaje produkt, podnajmuje samoloty pochodzące z różnych krajów. Ale czasami istnieją przypuszczenia, że nadzór lotniczy w tych krajach lub też w ogóle techniczna sprawność tych samolotów nie są zadowalające. W związku z tym to, co winno być wykonane w ramach nadzoru lotniczego, jest wykonywane na podstawie odrębnych przepisów.

Istota tej propozycji, tej regulacji sprowadza się do tego, że pasażer winien mieć prawo wiedzieć, jakim faktycznie samolotem i samolotem której linii lotniczej będzie

odbywał podróż. Powinien mieć to prawo, ponieważ to on decyduje o wyborze przewoźnika, powinien mieć w związku z tym pełną świadomość, że zdecydowawszy się na określonego przewoźnika, tego preferowanego, będzie faktycznie korzystał z jego usług. Chodzi tu o jak gdyby wzmocnienie praw konsumenckich, a jednocześnie, jak wskazano to bardzo wyraźnie w uzasadnieniu, o kwestię bezpieczeństwa transportu lotniczego.

Drugim istotnym elementem tej regulacji jest nałożenie na państwa członkowskie Unii obowiązku informowania pozostałych krajów członkowskich o podjętych przez dany kraj decyzjach o wstrzymaniu operacji lotniczych przewoźników pochodzących spoza Unii, niespełniających norm technicznych i norm w zakresie nadzoru uznanego przez prawo unijne. To jest dodatkowe wzmocnienie i co do tego nie mamy żadnych wątpliwości.

Stanowisko rządu w odniesieniu do projektowanej regulacji jest pozytywne, popieramy jej wprowadzenie. Wnosimy również o jej pozytywne rozpatrzenie przez komisję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę.

Senator Ewa Serocka:

Dziękuję bardzo.

Jest to bardzo ważne szczególnie dla tych osób, które wybierają się na zorganizowane podróże, wycieczki, wakacje. Bardzo często gdy wykupuje się w renomowanym biurze podróży taką podróż, to po prostu zawiera się jakby temu, że to biuro zawrze umowę z dobrym przewoźnikiem. Ale różne są biura, różni są też przewoźnicy. Szczególnym problemem jest przewoźnik, na którego nałożono na przykład całkowity zakaz dokonywania przewozów, a to z racji tego, że ma w złym stanie technicznym samoloty, ma zły serwis lub ze względu jakiejś innej sprawy, ale on się gdzieś nagle, że tak powiem, podwiesi pod kogoś – przepraszam za wyrażenie – i zacznie latać pod innym szyldem, a my o tym nie będziemy wiedzieli. A więc w sytuacji dużej liczby katastrof, w sytuacji terroryzmu są to rzeczywiście szalenie ważne dla tego transportu zorganizowanego przepisy.

Przepisy naszego prawa lotniczego są dość dobrze przygotowane na przyjęcie tego typu unijnych uregulowań prawnych, wydaje mi się jednak, że mimo to jakieś drobne unormowania dodatkowe będą wymagane.

No a czy będą konieczne również jakieś koszty? Wydaje mi się, że nie przewiduje się jakichś specjalnych kosztów dodatkowych, bo tu chodzi tylko o wzmocnienie badania właściwie już posiadanych informacji o biurach turystycznych, które są przecież koncesjonowane, i o zbadanie tego, czy nadzór nad tymi biurami powinien zostać, w imię bezpieczeństwa, bardzo wzmocniony.

Proponowałabym komisji przyjęcie stanowiska rządu i wzięcie pod uwagę tych kilku moich uwag. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Pani Senator.
Pan senator Wielowiejski ma pytanie.
Proszę uprzejmie.

Senator Andrzej Wielowiejski:

W materiale rządowym są podane informacje dotyczące przepisów, które już u nas obowiązują – wymienione jest rozporządzenie ministra infrastruktury z 2004 r., w którym jest mowa o informowaniu prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zawieranych umowach, ale, jak rozumiem, o charakterze ogólnym. Chciałbym zapytać, Panie Prezesie, czy pański urząd powinien być informowany i czy jest jakiś system notyfikacji informacji o umowach zawieranych przez biura podróży czy inne instytucje, które wynajmują przewoźników. Czy wchodzi tu w grę jakaś rejestracja, czy też chodzi w tym wypadku, tak jak w tym polskim rozporządzeniu, tylko o umowy o charakterze ogólnym?

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Czy są inne pytania? Nie ma.
Proszę bardzo o odpowiedź.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Krzysztof Kapis:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Istnieją w tym zakresie precyzyjne regulacje nakładające obowiązek informowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego o szczegółach zawartej umowy głównie pod kątem... No, mniej nas interesują rozwiązania natury handlowej przyjmowane przez strony, chcemy za to wiedzieć, z kim jest zawarta umowa. Czyli organizator wycieczki, organizator podróży winien przedstawić nam kontrakt z konkretną firmą, która będzie wykonywała transport. Z drugiej strony my mamy prawo sprawdzenia w każdym momencie wiarygodności tych danych i sprawdzenia, czy samoloty, które zostały zgłoszone do eksploatacji, faktycznie i rzeczywiście wykonują te operacje, czy też są samoloty podnajęte.

Przy czym od razu chciałbym powiedzieć, że oczywiście mogą zdarzać się tak zwane przypadki negatywne, czyli wykorzystanie samolotu znacznie gorszego technicznie, ale bywają też przypadki, kiedy nasze inspekcje wykazują, że przewoźnik uznawany za przewoźnika stosunkowo technicznie słabo przygotowanego do działalności, w rzeczywistości aby przeprowadzić lot na teren kraju unijnego, w tym do Polski, podnajmuje samolot o bardzo dobrej jakości technicznej, czyli znacznie lepszy niż wskazywałaby ocena samego tego przewoźnika. Tak więc bywają i takie przypadki. W związku z tym my, podejmując decyzje, nie możemy działać czysto automatycznie, czyli nie możemy tylko na podstawie pewnych informacji wskazujących, że dany przewoźnik może być przewoźnikiem niespełniającym pewnych norm, zakazać mu wlotu. My to po prostu w sposób rzetelny i uczciwy musimy sprawdzić, ponieważ zdarzają się różne sytuacje. Zetknąłem się na przykład z tym, że firma, której w wielu

krajach nie pozwalano latać, po prostu w trosce o swój własny interes wymieniła flotę tak bardzo nowoczesną, że wielu polskim przewoźnikom życzyłbym dysponowania takimi samolotami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Nic nie zgłaszamy w takim układzie?

(*Senator Ewa Serocka:* Nie, tu chodzi jedynie o pewne doregulowanie, a więc...)

Wobec tego nie głosujemy. Dziękuję.

Przechodzimy do następnego punktu, dotyczącego informacji przekazywanej nam w trybie art. 8 wiadomej ustawy. Bardzo proszę, przechodzimy do punktu piątego: wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zbliżania prawa Państw Członkowskich w odniesieniu do środków, jakie mają być podjęte dla ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych z silników o zapłonie samoczynnym stosowanych w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników o zapłonie iskrowym, zasilanych gazem ziemnym lub płynnym, stosowanych w pojazdach.

Bardzo proszę, kto z Ministerstwa Infrastruktury to referuje? Pan minister Krystek.

Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Ryszard Krystek:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałbym przede wszystkim podkreślić istotę problemu zanieczyszczania środowiska przez środki transportu napędzane silnikami, które są wskazane w tym dokumencie. Sprawa sięga dziesięciu lat wstecz i konwencji z Kioto dotyczącej ochrony środowiska. Już samo to jest wystarczającym uzasadnieniem troski, z jaką rząd podchodzi do tego problemu.

Chciałbym przekazać teraz głos specjalistom w tej dyscyplinie, ja zaś będę dzisiaj prezentował jeszcze parę zagadnień bardzo ogólnych.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Bardzo proszę.

**Naczelnik Wydziału Warunków Technicznych
w Departamencie Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury**

Jerzy Król:

Dziękuję bardzo. Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Dzień dobry państwu.

Przedstawiony projekt dyrektywy ma za zadanie zaostrzyć wymagania wspólnotowe w zakresie emisji zanieczyszczeń i szkodliwych substancji gazowych z silników spalinowych poprzez wprowadzenie nowych wymagań technicznych i metod oce-

ny trwałości systemów kontroli emisji, nowych wymagań technicznych i metod oceny systemów kontroli emisji czy też nowych wymagań technicznych dotyczących systemów diagnostyki pokładowej w odniesieniu do nowych pojazdów i ich silników.

Na dzień dzisiejszy w procedurze homologacji typu pojazdu stosowane są wymagania dyrektywy 88/77/EWG, która została ostatnio zmieniona przez dyrektywę 2001/27/WE. Przygotowywany projekt omawianej dyrektywy ma na celu zastąpić te wymagania. Tak więc te nowe wymagania, zawarte w tym przedstawionym projekcie, będą stosowane w procedurze homologacji typu pojazdu.

Przedstawiony projekt podlegał już analizie i pracom legislacyjnym w ramach Komisji Europejskiej i Rady Unii Europejskiej. Zapisy analogiczne do tych, które są zawarte w przedstawionym projekcie dyrektywy, zawarte są także w przygotowywanym Światowym Regulaminie Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. Generalnie prace prowadzone zarówno w ramach Unii Europejskiej, jak i Organizacji Narodów Zjednoczonych, zmierzają w tym samym kierunku.

Jeżeli chodzi o planowane efekty, to przewidywane jest od roku 2005 zmniejszenie o 30% emisji tlenków węgla, węglowodorów i azotków oraz o 80% emisji w wypadku cząstek stałych.

Rząd popiera przedstawiony projekt dyrektywy i prosi o jego akceptację.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję za przedstawienie stanowiska rządu.

W naszym programie było na teraz przewidziane zreferowanie tego problemu przez pana senatora Drzęzłę, ale ponieważ przytrafiła mu się pewna sytuacja losowa, to ja podjąłem się przeanalizowania tej sprawy.

Powiem szczerze, że jestem zdania, iż oczywiście trzeba tę dyrektywę przyjąć, gdyż spowoduje ona zmniejszenie zanieczyszczenia atmosfery. Jednakże dokument przedstawiony przez rząd wprowadza nawet mi, wykształconemu chemikowi, jakiś nieporządek w głowie. Nie można... No, ja nie wiem, z czego to jest tłumaczone i jak to jest tłumaczone, niemniej jednak nie można wprowadzać pojęć, które... Już w szkole podstawowej uczeń uczy się chemii, a więc wie, co to jest gaz. Ale co to jest gaz ciekły, tego nikt nie wie. Jest to taki żargon, jaki w dokumentach urzędowych używany być nie może. Albo gaz, albo ciecz – jedno z dwóch. Jeżeli chcemy mówić o gazach typu butan, propan, to możemy powiedzieć, że są to gazy łatwo skraplające się, ale nie możemy mówić, że to są gazy ciekłe, bo takich nie ma. Albo ciecz, albo gaz. To jest pierwsza sprawa. Druga sprawa dotyczy tlenków azotu, bo tak w zasadzie można odebrać informacje wynikające z tego, co tutaj zapisano. Chociaż te skróty typu „NOx” można, powiedzmy sobie, zaakceptować.

Uważam, że zasadniczy cel tej dyrektywy jest oczywiście do poparcia, do zaakceptowania i do wprowadzenia w naszym życiu. No ale zauważmy, że rząd popiera „projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej zbliżania prawa państw członkowskich w zakresie silników ograniczających”... Czy to silniki ograniczają? Miejmy litość dla języka polskiego. Silniki tu nie ograniczają! Tu powinno być: w zakresie ograniczającym emisję zanieczyszczeń gazowych...

(Głos z sali: Generowanych przez silniki.)

...generowanych przez silniki.

Chciałbym powiedzieć, że ja rozumiem, że tłumacze są różni i różne są teksty, ale proszę resort o to, żeby parlamentowi przedstawiał teksty mające coś wspólnego z językiem polskim.

I następny przykład, w którym mamy: „Ze względu na cel projektowanej dyrektywy polegający na rzeczywistym i bardziej skutecznym objęciu kontrolą parametrów pojazdów”... Powinno być: objęciu kontrolą ważnych dla ochrony środowiska parametrów pojazdów. Szanujemy język polski. Ja nawet nie mówię „przepraszam”, bo to jest skandal, że coś takiego trafiło do parlamentu.

Ocena skutków. Oczywiście, że trzeba będzie pojazdy wyposażyć w jakieś filtry z katalizatorami, które wspomagałyby spalanie. To będą koszty, które wpłyną na koszt produkcji pojazdów, ale poza tym w uzasadniony sposób...

Proponuję przyjąć tę informację. Ale zwracamy też uwagę, że dokumenty dostarczane do parlamentu powinny być lepiej przygotowane. Dziękuję.

Czy panie i panowie...

Proszę bardzo, pan senator Wittbrodt i potem pan senator Mietła.

Senator Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Mam dwa pytania, jedno natury ogólnej, drugie bardziej szczegółowe.

Pierwsze pytanie. Ja rozumiem, że w Unii Europejskiej podnoszony jest standard, jeżeli chodzi o wymagania co do emisji zanieczyszczeń, ochrony środowiska itd. Jak to wygląda w aspekcie globalnym – Unia Europejska, Stany Zjednoczone czy inne kraje? Unia podnosi standardy – a jak to się ma do reszty świata? Bo wiemy, jak było z protokołem z Kioto i z jego ratyfikacją.

I drugie pytanie – szczegółowe. W punkcie drugim, dotyczącym oceny skutków społecznych, jest napisane: od 2005 r. zmniejszenie o 30% CO i HC+NO_x, o 80%... Czy to jest realne? Rok 2005 to już jest. I aż taki skok? Jak to rozumieć?

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Pan senator Mietła.

Senator Mieczysław Mietła:

Jeżeli można, Panie Przewodniczący, to chciałbym nieco rozszerzyć to pytanie. Cały czas mam przed oczami liczbę samochodów sprowadzanych z Zachodu. Najczęściej są to samochody leciwe, w ich przypadku emisja spalin jest stosunkowo duża. Czy to wszystko zostało wzięte pod uwagę? Z jednej strony pozwalamy na sprowadzenie pojazdów, które zwiększą emisję, a z drugiej strony chcemy tę emisję zmniejszyć. Czy nie wpadamy w jakąś pułapkę? I czy jeśli nie zrealizujemy tego wskaźnika i nie zmniejszymy emisji spalin, to nie będziemy obciążani w jakiś inny sposób? Czy to zostało dobrze przeanalizowane przez rząd? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Pani senator Serocka.

Senator Ewa Serocka:

Ja tylko o jednej sprawie, nawiązując do tego, co przed chwilą powiedział pan senator Mietła. Czy my faktycznie nie wpadniemy w jakąś dziurę finansową, kiedy nie będziemy w stanie tego wykonać? Na razie, o ile wiem, sprzedajemy nasze możliwości ochrony środowiska i to, że mamy zmniejszoną emisję, co wynika chyba głównie z likwidacji wielu firm, które kiedyś emitowały te zanieczyszczenia. Ale skoro tak dużo jest starych samochodów i w wielu miejscach jeszcze pali się węglem, opalem, powiedziałabym, w starym stylu, nieekologicznym, to czy będziemy w stanie wprowadzić w Polsce tak ogromne ograniczenia i czy nie spadnie na nas obowiązek płacenia jakichś dużych sum za to, że nie jesteśmy w stanie tego wykonać?

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Proszę bardzo, czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos?
Proszę resort o odpowiedź.

**Naczelnik Wydziału Warunków Technicznych
w Departamencie Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Król:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Może zacząłbym od dwóch końcowych pytań, które tu padły. Te wymagania i przedstawiony projekt dyrektywy, tak jak powiedziałem, będą dotyczyć procedury homologacji typu pojazdu. Wymagania dyrektywy 88/77, która jest przywołana w informacji rządu, są stosowane w polskich przepisach homologacyjnych od 1999 r. Można więc powiedzieć, że sukcesywne zmiany i zaostrzanie przepisów, wprowadzane w Unii Europejskiej od 1999 r., powodowały zastosowanie analogicznych wymagań w naszej procedurze homologacji nowego typu pojazdu.

Zupełnie inne wymagania dotyczą pojazdów, które znajdują się w eksploatacji, są użytkowane, i te wymagania nie są przedmiotem zainteresowania przedstawianego projektu.

Jeżeli chodzi o światowe wymagania w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych, to można powiedzieć, że te wymagania powstają w dwóch miejscach. Pierwsze to Bruksela – chodzi o te wymagania, które są zawarte w dyrektywach Unii Europejskiej; przedstawiony dzisiaj projekt po jego przyjęciu będzie stanowił nowe wymagania stosowane w procedurze homologacji typu pojazdu. Drugim miejscem jest Genewa – tu mamy regulaminy Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, które też określają wymagania w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych. Dodatkowo w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej powstało tak zwane globalne porozumienie, w którym wiodącą rolę odgrywają Japonia i Stany Zjednoczone. W ramach tego porozumienia przyjęto w listopadzie pierwszy globalny, czyli światowy regulamin. Co prawda dotyczy on rozmieszczenia kontrolki i symboli na kontrolkach stosowanych w pojazdach samochodowych, ale, zgodnie z informacją w materiale opracowanym przez rząd, prowadzone są prace nad światowym regulaminem, który ma zunifikować te wymagania – będą one analogiczne do tych, jakie mają być stosowane w Unii Europejskiej.

Jeżeli chodzi o ocenę skutków społecznych, to zmniejszenie emisji cząstek stałych czy tlenku węgla jest docelowe w ramach wdrażania tej dyrektywy od 2005 r.

Czy te odpowiedzi są satysfakcjonujące?

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Czy są jeszcze pytania? Nie ma.

Wobec tego uważam, że przyjmujemy tę informację, przy czym naszym życzeniem jest to, żeby następna była już napisana po polsku i żeby nie było problemu z tłumaczeniami. Dziękuję uprzejmie.

Przechodzimy do następnego zagadnienia: wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych w zakresie powtórnego użycia, recyklingu i odtworzenia i zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG.

Bardzo proszę, kto z Ministerstwa Infrastruktury będzie to referował?

Proszę uprzejmie.

**Naczelnik Wydziału Warunków Technicznych
w Departamencie Transportu Drogowego
w Ministerstwie Infrastruktury
Jerzy Król:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ten drugi projekt ma na celu dostosowanie do wymagań dyrektywy 2000/53 w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji. Również w tym zakresie głównym celem jest ochrona środowiska naturalnego.

Ten projekt był również przedmiotem prac legislacyjnych Komisji Europejskiej i Rady Unii Europejskiej.

Projekt dyrektywy jest zgodny ze stanowiskiem Polski w tej sprawie, jest zgodny z ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także z ostatnio przygotowywanym projektem rozporządzenia ministra infrastruktury, określającego wykaz przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdu, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko. Planowany termin wejścia w życie tego projektu to II kwartał 2005 r.

W tym projekcie zawarta jest troszeczkę szersza niż w przedstawionym projekcie dyrektywy lista przedmiotów wyposażenia i części, które nie mogą być ponownie użytkowane w pojazdach. Jest to jeszcze tematem prac w ramach Rady Unii Europejskiej. Jaki będzie wynik końcowy – zobaczymy. Generalnie kraje członkowskie stoją na stanowisku, że tę listę należy maksymalnie zawęzić. My w naszym projekcie mamy takie pozycje, które w oparciu o opinię naszych jednostek badawczych żeśmy w porównaniu z tą listą dodali.

Jeżeli chodzi o skutki gospodarcze tego projektu dyrektywy, to według szacunków Komisji Europejskiej koszt produkcji pojazdu samochodowego będzie zwiększony średnio o około 30 euro, przy czym w sprawie tych szacunków nie ma jednolitego zdania. Część producentów wskazuje na to, że możliwe jest nawet zmniejszenie kosztów o około 14 euro, a z kolei inni producenci uważają, że wzrost kosztów produkcji jednego pojazdu może wynosić około 50 euro.

Generalnie rząd popiera przedstawiony projekt dyrektywy i prosi o jego akceptację.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję.

Bardzo proszę o wypowiedź w imieniu Senatu pana senatora Wittbrodta.

Senator Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Muszę powiedzieć, że nie mam żadnych zastrzeżeń do tego typu działania, postępowania. To jest taka ogólna tendencja do oszczędnego, powiedzmy, życia, do wielokrotnego wykorzystywania tego, co da się wykorzystać. To oczywiście jest nakierowane na ochronę środowiska, a jednocześnie ma zapewniać standardy bezpieczeństwa itd. Tak więc to wszystko jest ogólną tendencją i, jak sędzę, dobrze, że to przyjmujemy.

Była tutaj mowa o projekcie rozporządzenia, o tym, że my właściwie już ten standard wdrażamy. Mam nadzieję, że ten II kwartał 2005 r. będzie realny, bo wiemy, jak w Polsce jest trudno z rozporządzeniami do ustaw, a potem z ich wdrażaniem.

Nie mam żadnych uwag krytycznych, myślę, że działanie i postępowanie w tej sprawie jest prawidłowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję.

Proszę bardzo, czy są pytania? Nie ma.

Wobec tego przyjmujemy tę informację bez uwag.

Przechodzimy do kolejnego punktu: projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odszkodowań w przypadkach niezgodności z wymaganiami jakości wynikającymi z umów o kolejowy przewóz towarów.

Bardzo proszę, kto ze strony...

Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Małgorzata Słojewska:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Małgorzata Słojewska, Ministerstwo Infrastruktury.

Propozycja rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odszkodowań w przypadkach niezgodności z wymaganiami jakości wynikającymi z umów o kolejowy przewóz towarów generalnie ma na celu poprawienie jakości przewozów. Wprowadza regulacje dotyczące zakresu odpowiedzialności przewoźników kolejowych, zakresu informacji, które muszą znaleźć się w umowie zawieranej między przewoźnikiem a klientem pod rygorem nieważności tejże umowy, rodzajów i wysokości odszkodowań w przypadku utraty bądź uszkodzenia towaru, w przypadku opóźnień, a także systemu monitorowania jakości.

Generalnie stanowisko Polski w odniesieniu do tej propozycji jest negatywne. Polska wnosi o odrzucenie tejże propozycji z uwagi na kilka najważniejszych przesłanek, dotyczących głównie skutków wdrożenia tej propozycji – odmiennych od zamierzonego celu.

Przed wszystkim stwierdzamy, że wdrożenie tego rozporządzenia spowoduje wzrost kosztów, zwiększy ryzyko dla wszystkich partnerów tejże umowy przewozowej, wprowadzi podejście regulacyjne zamiast podejścia w zakresie praw wolnego rynku, generalnie będzie ingerować w wolność, swobodę zawierania umów i w rezultacie wprowadzenia bardziej restrykcyjnego niż w przypadku innych rodzajów przewozów systemu i poziomu odszkodowań spowoduje odejście klientów od transportu kolejowego na rzecz innych rodzajów transportu.

Co również ważne, zakres tego projektu rozporządzenia jest objęty konwencją COTIF, która dotyczy międzynarodowych przewozów kolejowych w części związanej z przewozami towarowymi – chodzi o załącznik CIM do tejże konwencji, której Polska jest stroną. Konwencja ta wejdzie w życie w tym roku po ratyfikacji przez wszystkie kraje członkowskie i wprowadzi pełen system dotyczący właśnie umów o odszkodowania, umów między partnerami rynku.

Obecnie przedstawiana informacja rządu w tym zakresie została, zgodnie z wnioskiem KERM, uzupełniona o skutki finansowe wprowadzenia tego rozporządzenia. Zgodnie z wyliczeniami największego polskiego przewoźnika towarowego, czyli Cargo, roczne skutki wdrożenia rozporządzenia będą wynosiły 320 milionów euro...

(Głos z sali: Dlaczego Cargo?)

Cargo wykonuje ponad 90% pracy przewozowej w zakresie transportu towarowego, można więc właściwie tymi wyliczeniami obejmować cały rynek.

...nie licząc kosztów systemów informatycznych związanych z koniecznością monitorowania przesyłek, które nie zostały jeszcze wyliczone.

Projekt tego rozporządzenia był już przedmiotem dyskusji komisji senackiej w dniu 25 lutego. Zgodnie z pismem do 4 kwietnia mamy przygotować również uzupełniające informacje w tym zakresie i takie informacje przedstawimy. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję uprzejmie.

Proszę bardzo, pan senator Bargiel.

Senator Janusz Bargiel:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Panie Ministrze!

Chcę powiedzieć, że nic ująć, nic dodać. Ta dyrektywa nie jest popierana nie tylko przez polski rząd, ale również przez wiele innych państw, nie uzyskała poparcia większości państw, w związku z tym w czasie prezydencji holenderskiej zdecydowanie odrzucono dyskusję na ten temat. Planuje się nową dyskusję podczas prezydencji luksemburskiej.

Szacowane kwoty, o których pani była łaskawa wspomnieć, są dość poważne. Rozporządzenie nie jest zgodne z tym wszystkim, co powinno się dziać w tak zwanej proeuropejskiej polityce zapisanej w Białej Księdze, jeżeli chodzi o transport – do 2010 r. udział przewozu kolejami ma wzrosnąć z 8 do 15%. To rozporządzenie nie tra-

fia w ten cel. Strona rządowa obawia się również skutków wynikających z planowanych kosztów, czyli zwolnień i różnych innych rzeczy na kolei, zwłaszcza u nas, w Polsce. Stanowisko rządu jest więc jednoznaczne – rząd jest za odrzuceniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odszkodowań w omawianych przypadkach.

W związku z tym ja również do szanownej komisji, Panie Przewodniczący, o to samo apeluję.

(Przewodniczący Zygmunt Cybulski: O przyjęcie, tak?)

O odrzucenie.

(Przewodniczący Zygmunt Cybulski: O odrzucenie? Czyli o przyjęcie wniosku rządowego?)

O przyjęcie wniosku rządu, tak.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Czy ktoś ma inne zdanie? Czy są pytania?

Proszę bardzo.

Senator Andrzej Chronowski:

Pozwolę sobie zadać jedno pytanie: a kiedy Polska będzie mogła śmiało wejść w te standardy? I w jakim czasie, jak pani to przewiduje, ta dyrektywa mogłaby być przyjęta?

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Senatorze Chronowski.

Proszę uprzejmie...

A, jeszcze tutaj, tak?

Proszę bardzo, pan senator Wittbrodt.

Senator Edmund Wittbrodt:

Może dodam pewne pytanie, bo zostało powiedziane tutaj, że zdecydowana większość państw opowiedziała się przeciw, mniej lub bardziej, a to ma być przyjmowane w drodze współdecydowania, ale większością kwalifikowaną. Czy to nie już jest taka większość, że to można odrzucić? Czy ta większość kwalifikowana nie jest już osiągnięta?

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Proszę bardzo. Proszę o odpowiedź.

**Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Małgorzata Słojewska:**

Odpowiadam na pierwsze pytanie. Trudno określić konkretną datę przyjęcia tego rozporządzenia. Wydaje się słuszne poczekać na efekty konwencji COTIF, która

w tym roku powinna jednak wejść, poczekanie, powiedzmy, trzech lat, aby zobaczyć, jakie będą rezultaty stosowania tejże konwencji, a dopiero potem przystąpić do prac nad regulacją na poziomie unijnym. Co jest istotne? Jest to rozporządzenie, a więc wchodzi bezpośrednio do porządku prawnego krajów członkowskich. Rozporządzenie nie przewiduje żadnego okresu przejściowego, a więc w momencie przyjęcia go, powiedzmy, w przyszłym roku, jeżeli taka byłaby wola i Rady, i Parlamentu, wchodzi w przyszłym roku, co de facto stawia kraje w dosyć ciężkiej sytuacji.

Co jeszcze ważne? Otóż rozporządzenie było przygotowane w oparciu o kraje Piętnastki, a nie rozszerzonej Unii, a więc brało pod uwagę warunki krajów Piętnastki, a nie warunki nowych krajów członkowskich. Trudno też zatem ograniczać ramy czasowe możliwości wejścia rozporządzenia w życie. Pojawiła się jednak taka propozycja, aby wprowadzić w życie rozporządzenie i właśnie po trzech latach zweryfikować jego skutki. Taki okres trzyletni na sprawdzenie tego, jak działa rynek, wydaje się dość optymalny. I co jeszcze jest ważne? Otóż nakłada się na to kwestia liberalizacji rynku, a więc otwarcia na przewozy towarowe, które rozpocznie się w pierwszym etapie od 1 stycznia przyszłego roku, a także właściwie na cały transport międzynarodowy, wraz z kabotażem, od 1 stycznia 2007 r. Po otwarciu rynku należałoby sprawdzić, jakie są warunki rynkowe i dopiero wtedy ewentualnie podejmować prace nad innymi, bardziej szczegółowymi regulacjami. Te trzy lata wydają się takim optymalnym okresem.

Co do stanowiska krajów członkowskich, to na początku marca odbyło się kolejne cykliczne posiedzenie grupy roboczej do spraw transportu lądowego Rady. Grupa ta zajmuje się innym rozporządzeniem w ramach tak zwanego trzeciego pakietu kolejowego, jednak wniosła pod agendę również projekt tego rozporządzenia. Większość krajów członkowskich powtórzyła jednak swoje zdanie z zeszłego roku, negatywne odnośnie do tego rozporządzenia. A więc na razie kwestia jest zawieszona, dlatego że Rada nie bardzo ma pole manewru. Właściwie stanowisko jest takie, żeby poczekać, co powie na to Parlament Europejski.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję za odpowiedź.

Czy jeszcze są pytania? Nie widzę zgłoszeń.

Zatem uważamy, że stanowisko rządu jest właściwe.

(Głos z sali: Negatywne.)

Tak, tak. A my zdanie rządu popieramy.

Wobec tego dziękuję resortowi. Już państwo nie macie dzisiaj więcej występów.

Dziękuję, Panie Ministrze, Panie Profesorze, za udział.

(Głos z sali: Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to ja bym zadeklarował, że będę osobiście te wypracowania domowe sprawdzał. Dziękuję.)

(Wesołość na sali)

Dziękuję, Panie Profesorze.

Proszę bardzo, przechodzimy do następnej sprawy. Resortem wiodącym jest teraz resort gospodarki. Dokument dotyczy zmienionego projektu dyrektywy Parlamentu i Rady dotyczącego maszyn, zmieniającego dyrektywę 95/16/WE.

Proszę bardzo, kto z resortu gospodarki? Pani Minister, tak?

Bardzo proszę.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki i Pracy
Krystyna Gurbiel:

Dziękuję bardzo, Szanowny Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo!

Projekt, który jest dzisiaj przedmiotem obrad komisji, to projekt nowelizujący tak zwaną dyrektywę maszynową. Jest to nowelizacja mająca na celu przede wszystkim zmniejszenie kosztów związanych z wypadkami, które są spowodowane użytkowaniem maszyn poprzez zapewnienie projektowania i wykonywania tych maszyn zgodnie z normami bezpieczeństwa. Wiąże się to, rzecz jasna, czy będzie się wiązało z poprawą poziomu bezpieczeństwa w państwach członkowskich, ale jednocześnie mamy tu do czynienia z przepisami, które zmierzają do zmniejszenia niepotrzebnych ograniczeń nałożonych na przedsiębiorstwa w odniesieniu do określonych rodzajów maszyn. Są też w tej nowelizacji zapisy uszczegółowiające zakres obowiązywania dotychczasowej dyrektywy maszynowej.

Obowiązująca obecnie dyrektywa została oczywiście wdrożona do polskiego porządku prawnego, tak więc przyjęcie tej nowelizacji – przy czym stanowisko rządu wobec tej nowelizacji jest pozytywne – będzie oznaczało konieczność nowelizacji odpowiedniego rozporządzenia ministra gospodarki i pracy, a właściwie dwóch rozporządzeń ministra gospodarki i pracy.

Jeśli chodzi o ocenę skutków społecznych, to jest ona w naszej opinii pozytywna. Mianowicie wprowadzenie tej nowelizacji dyrektywy spowoduje wzrost bezpieczeństwa użytkowników maszyn. Jeśli chodzi o skutki gospodarcze, to one nie będą poważne. Ze względu na uproszczenie procedury będzie to korzystne dla przedsiębiorców zobowiązanych do stosowania dyrektywy. Podobnie jest również, jeśli chodzi o skutki finansowe. W naszej ocenie nie będą to skutki poważne, natomiast jednostki notyfikowane oczywiście będą musiały przygotować się do stosowania tej znowelizowanej dyrektywy, a więc będą musiały poczynić odpowiednie przygotowania.

Jak wspomniałam, stanowisko rządu wobec tej nowelizacji jest pozytywne. Zostało przygotowane stanowisko w odniesieniu do polskiego tekstu dyrektywy, które będzie dyskutowane w kwietniu. Oczywiście rząd będzie dążył do tego, żeby zachowano należytą staranność przy tłumaczeniu z wersji angielskiej na wersję polską, co jest problemem, jak Wysoka Komisja wie, w odniesieniu do szeregu aktów prawnych. Tak więc do wersji polskiej ewentualnie będziemy zgłaszać uwagi, natomiast nie wpływa to na nasze merytoryczne stanowisko w odniesieniu do tego projektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Pani Minister.

Proszę bardzo o zabranie głosu senatora Wittbrodta.

Senator Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Ja też nie mam tutaj wątpliwości, że cele, które chce się osiągnąć poprzez nowelizację, są to ważne, a sprawa już na etapie projektowania, budowania czy realizowania tych bezpiecznych maszyn... A to, co wiąże się z bezpieczeństwem i to, o czym

pani minister mówiła bardzo szczegółowo, że chodzi o zmniejszenie niepotrzebnych ograniczeń, bo one nie podnoszą bezpieczeństwa, a niepotrzebnie zaśmiecają system, to jest ważne i potrzebne. I dlatego myślę, że powinniśmy to poprzeć.

Miałbym jednak tutaj dwie uwagi, bo tam jest mowa o uszczegółowieniu zakresu. Ja się czasami tego obawiam, bo nie znam dokładnie detali tego uszczegółowienia, a czasami przez uszczegółowienie można też zbyt daleko pójść i zbyt usztywnić zapis. Czy ten aspekt był analizowany?

I druga uwaga. Chodzi o to, że ten dokument w wersji ostatecznej był przyjęty we wrześniu zeszłego roku. Teraz, jak widzimy, trwa procedura uzyskiwania polskiej wersji językowej. Jak się połączy z tym etapem, który jest potrzebny – po projekcie traktatu konstytucyjnym wiemy, jak to jest ważne – to pewnie okaże się, że w czerwcu będziemy mieli dobrą wersję polską. Czyli na dobrą sprawę od zamknięcia merytorycznej dyskusji do uzyskania takiej wersji polskiej upływa rok czasu, taki etap to trwa jakby troszkę długo. Nie wiem, co pani minister na ten temat by powiedziała.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę bardzo, pan senator Chronowski ma pytanie.

Senator Andrzej Chronowski:

Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, ja sobie pozwolę skierować jedno pytanie do pani minister, także do pana senatora, a może bardziej pana profesora. Czy do tej pory my, Polska, czy kraje Unii Europejskiej budowały maszyny niebezpieczne? Zwłaszcza pan profesor jako konstruktor coś na ten temat by powiedział...

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Może zatem, Panie Profesorze...

Proszę, pan ma głos.

Senator Edmund Wittbrodt:

Oczywiście, my staraliśmy się, żeby... Ale może powiem, że ja nie jestem konstruktorem, bo jak byłem inżynierem mechanikiem, to szybko skończyłem z tą profesją i wybrałem naukę. Tak na dobrą sprawę nie skonstruowałem niczego takiego, co by funkcjonowało. Ale tak na poważnie muszę powiedzieć tak: oczywiście wszyscy starają się, żeby produkty, które były wytworzone albo służyły potem do projektowania czegoś innego, były bezpieczne, są tu pewne normy, ale pewnie nigdy nie będzie tak, że poziom bezpieczeństwa będzie zadowalający. Z czasem pojawiają się nowe możliwości i okazuje się, że można podnosić standardy jakościowe, które decydują o bezpieczeństwie użytkowanych i produkowanych maszyn. Dlatego myślę, że skoro jest taka możliwość, to oczywiście służy to społeczeństwu, w sensie pozytywnym.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Zanim oddam głos pani minister, jeszcze...

(*Senator Andrzej Chronowski*: Nie, nie, cofam głos, Panie Przewodniczący, zdecydowanie.)

Już nie?

Ale pan senator Mietła ma jeszcze pytanie.

Proszę bardzo.

Senator Mieczysław Mietła:

Panie Przewodniczący, Pani Minister, myślę, że w niektórych obszarach Polska ma ostrzejsze wymagania niż są w Unii. Sami mieliśmy okazję rozmawiać tutaj na ten temat. Ale mnie chodzi tutaj o taką rzecz. Otóż tutaj jest zapis, według którego budżet państwa nie ponosi żadnych skutków. Mnie się wydaje, że możemy to uznać za prawdę, jeżeli nie weźmiemy pod uwagę tych funkcji kontrolnych. Jednak mnie chodzi o to, że tutaj są zaplanowane bardzo duże nakłady przedsiębiorstw, zapewne finansowe. W ogóle nie mówimy na ten temat, a spodziewam się, że w niektórych przypadkach trzeba będzie ponieść określone nakłady na to, żeby podnieść stan bezpieczeństwa, dotyczy to również nowo projektowanych maszyn. Moje pytanie, bo chcę je sprecyzować, jest konkretne takie: czyli polska gospodarka będzie musiała jednak w jakiś sposób ponieść te nakłady? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Czy jeszcze ktoś by chciał zgłosić uwagę, zapytanie? Nikt.

Pani Minister, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki i Pracy
Krystyna Gurbiel:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Jeśli chodzi o ten termin, o którym tutaj pan senator mówił, to rzeczywiście to pokazuje, jak szybko proceduje się te dokumenty, co robią określone służby, w tym wypadku służby lingwistyczne Rady. To oczywiście dotyczy nie tylko tłumaczenia na polski, ale i na pozostałe języki, które nie są roboczymi językami Unii Europejskiej. Może z czasem to się będzie jakoś szybciej odbywało. Ale na razie, ponieważ jest coraz więcej tych języków, a wkrótce jeszcze kolejne nas czekają, to należy raczej przyjmować do wiadomości, że ten proces następuje po prostu w momencie, kiedy doszło już do uzgodnienia merytorycznego, doprowadzenia do stanu, w którym akt prawny może zostać wydany, a to jest procesem trochę, bym powiedziała... Na razie mówimy o pół roku, ale zanim ten proces zostanie zakończony, to rzeczywiście trochę jeszcze potrwa. Tak to po prostu wygląda. Tak więc, kiedy narzekamy na sprawność naszej administracji, to pamiętajmy, że administracja unijna też niekoniecznie jest bardzo szybka, jak widać. Oczywiście, jeśli chodzi o tłumaczenie na polski, to mamy ten sam problem co inne kraje członkowskie, że po prostu stale jest niewystarczająca liczba tłumaczy. I to powoduje wydłużenie czasu, w jakim te tłumaczenia są dokonywane, a zwłaszcza na jakość tych tłumaczeń, co do której chyba w większości przypadków mamy zastrzeżenia.

Jeśli chodzi o skutki finansowe, to my rzeczywiście w tym formacie stanowiska rządu piszemy o skutkach finansowych dla budżetu, taka jest tu przyjęta, że tak powiem, poetyka. Ale oczywiście pan senator ma rację: wprowadzenie tej dyrektywy pewnie będzie miało jakieś skutki finansowe dla przedsiębiorstw. Zaraz poproszę naszego eksperta o odniesienie się do tego od strony bardziej fachowej. Warto jednak pamiętać, że jeśli chodzi o konkurencyjność polskich przedsiębiorstw, to na obszarze Unii Europejskiej wszyscy będą musieli się dostosować, czyli nie wpływa to na konkurencyjność naszych firm w stosunku do innych firm z obszaru Unii Europejskiej. Ale oczywiście to, że zwiększamy wymogi w zakresie bezpieczeństwa, powoduje jakiś wzrost kosztów produkcji tych urządzeń przez przedsiębiorstwa, które te zwiększone wymogi muszą zachować.

Jeśli chodzi o uszczegółowienie zakresu dyrektywy i ewentualnie dalsze informacje o tych kosztach, to poprosiłabym...

**Naczelnik Wydziału Przemysłu VII
w Departamencie Polityki Przemysłowej
w Ministerstwie Gospodarki i Pracy
Andrzej Goreń:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie, dotyczące uszczegółowienia, to chciałbym podkreślić, że dyrektywa maszynowa funkcjonuje w Unii Europejskiej prawie dwadzieścia lat, wspomniana tu dyrektywa z 1998 r. korygowała już wcześniejszą dyrektywę. Stąd doświadczenia krajów Unii są przebogate. W zakresie maszyn funkcjonuje pewien nadzór rynku, który wyłapuje, że tak powiem, wszystkie drastyczne sytuacje związane z wprowadzaniem maszyn niebezpiecznych. Doświadczenia tych krajów zostały przełożone na tekst dotyczący tak zwanych wymagań zasadniczych. Z uwagi na to, że nie zawsze w procedurach oceny zgodności mówi się... Państwo senatorowie na pewno słyszeli o normach zharmonizowanych, ale nie wszystko da się znormalizować. Stąd w dyrektywie znalazły się bardziej szczegółowe zapisy dotyczące konstruowania, projektowania maszyn przed wprowadzeniem do obrotu. Wykorzystano doświadczenia krajów Unii z tego nadzoru.

Jeżeli chodzi o skutki dotyczące gospodarki w odniesieniu do przedsiębiorstw, to przyjęte w tym projekcie dyrektywy procedury oceny zgodności łagodzą dotychczasowe zapisy. Ta dyrektywa, która w tej chwili obowiązuje, a także odpowiednie rozporządzenie ministra gospodarki, funkcjonują praktycznie prawie już rok. Przedsiębiorstwa, które miały ponieść jakieś tam skutki finansowe, to już je ponieśli, aczkolwiek według naszej oceny chyba bardzo małe. I w zasadzie ta dyrektywa upraszcza procedury, daje przedsiębiorcom możliwość procedowania, że tak powiem, samodzielnie, to znaczy wprowadza się taki moduł, jak kontrola wewnętrzna produkcji, która leży w gestii przedsiębiorstwa. W poprzedniej dyrektywie był określony pewien udział jednostek notyfikowanych, czyli tak zwanej strony trzeciej i procedury nakazywały zgłaszanie się tych jednostek, w różnej formie, czy to przekazywania dokumentacji, czy przechowywania dokumentacji, czy prowadzenia badań. Tutaj jedyną bardziej drastyczną procedurą jest wymóg – oczywiście on będzie zależał od wyboru przez przedsiębiorcę danej procedury – dotyczący wprowadzenia systemu jakości. Te systemy będą certyfikowały jednostki notyfikowane. Oczywiście wprowadzenie systemów jakości przynosi pewne skutki finansowe. Ale

wprowadzenie systemu jakości to w ogóle coś szerszego, przedsiębiorstwo nie tylko uczestniczy w procedurach dotyczących projektowania maszyn, ale zyskuje na marketingu, jest silniejsze zarówno na rynku krajowym, jak i zagranicznym. Tak więc w naszej ocenie przedsiębiorstwa nie poniosą dodatkowych kosztów, a tym samym chyba nie będzie tych skutków gospodarczych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję uprzejmie.

Czy jeszcze są jakieś pytania, uwagi? Nie ma.

Wobec tego przyjmujemy tę informację.

Przechodzimy do następnego punktu. Ten wniosek dotyczy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej już po raz któryś, a konkretnie dwudziesty drugi, dyrektywę 76/769/EWG o zbliżaniu prawa, rozporządzeń i aktów administracyjnych Państw Członkowskich dotyczących restrykcji w sprawie marketingu i użycia pewnych niebezpiecznych substancji i preparatów oraz zmieniającej dyrektywę Rady 88/378 o zbliżaniu prawa Państw Członkowskich dotyczących bezpieczeństwa zabawek.

Bardzo proszę, kto z państwa nam to zreferuje? Pani minister, tak?

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki i Pracy
Krystyna Gurbiel:**

Dziękuję bardzo.

Mamy do czynienia z nowelizacją dyrektywy, której zadaniem jest wprowadzenie zakazu stosowania w zabawkach i artykułach dla dzieci pewnych szkodliwych substancji. W rzeczywistości chodzi tu o zmianę o charakterze formalnoprawnym, bo w praktyce te zakazy już istnieją, one nas obowiązują. Ich podstawą są odpowiednie decyzje Komisji Europejskiej, które zostały wprowadzone do polskiego porządku prawnego w odpowiednim rozporządzeniu Rady Ministrów z zeszłego roku. Tak więc w praktyce przyjęcie tej dyrektywy nie spowoduje skutków merytorycznych, tylko spowoduje zmianę podstawy prawnej istniejącego już realnie zakazu stosowania owych ftalanów.

Polska popiera ten projekt dyrektywy. Stanowisko rządu jest pozytywne, mamy jedynie zastrzeżenia językowe do polskiej wersji tego projektu. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję bardzo.

Czy są jakieś uwagi?

Pan senator Huskowski wypowie się w imieniu Senatu.

Proszę bardzo.

Senator Stanisław Huskowski:

Pani Minister! Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeśli chodzi o ten projekt, to właściwie nie ma żadnych wątpliwości, stanowisko rządu jest jasne, wydaje się, że w pełni zasługuje na poparcie. Ale ja bym, korzystając

z okazji, pozwolił sobie na króciutką uwagę natury może ciut ogólniejszej. Mianowicie dbamy o bezpieczeństwo dzieci, w tym przypadku o bezpieczeństwo dzieci w każdym wieku, a w szczególności w wieku do trzech lat, ograniczając możliwości ewentualnego zatrucia tych dzieci przez branie do ust zabawek wykonanych z substancji zawierających ftalany. Parę miesięcy temu rozpatrywaliśmy też jakiś projekt prawa europejskiego, zakazujący bodajże Hiszpanii importu zabawek chińskich, które nie spełniały wyśrubowanych norm europejskich. Konkretnie mowa była wówczas o nabojach do imitacji broni automatycznej – te naboje miały chyba 54 milimetry, a minimalne mogą mieć 57 milimetrów. Chodziło o to, żeby małe dzieci nie zadławiły się takim nabojem do imitacji najnowszej generacji broni automatycznej.

Prawdę mówiąc, dbamy o to, żeby dzieci nie zatruty się, nie połknęły czegoś, a zupełnie nas nie obchodzi, jakie są te zabawki. Tak sobie czasem myślę, że ta nasza cywilizacja, choć nie namawiam ministerstwa, żeby wносиło tutaj jakieś projekty... No skoro dzieci, i to poniżej trzeciego roku życia, mogą się bawić imitacją najnowszej generacji broni automatycznej, to coś jest nie tak w tym naszym świecie, Ale to tylko taka konstatacja. Proponuję poprzeć stanowisko rządu. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Czy są jakieś uwagi? Nie ma.
Proszę bardzo, proszę uprzejmie.

**Naczelnik Wydziału Przemysłu VII
w Departamencie Polityki Przemysłowej
w Ministerstwie Gospodarki i Pracy
Andrzej Goreń:**

Jeśli można, Panie Senatorze, Panie Przewodniczący. Ten problem, który pan senator poruszył, praktycznie już rozwiązano. Jest, wspomniana w tytule, tak zwana dyrektywa zabawkowa – i do niej odnoszą się te ftalany – która u nas też już obowiązuje, oczywiście od 1 maja ubiegłego roku. I odnośnie do problemu, który pan senator podniósł, jest tam powiedziane, że zabawki nie mogą posiadać takiego wymiaru, który by umożliwiał połknięcie jakiegoś elementu zabawki przez dziecko. W tej dyrektywie, rozporządzeniu jest określony przyrząd, jakim trzeba mierzyć ten element zabawki, którym każda kulka czy nabój powinny być sprawdzone.

Ale pan senator podniósł jeszcze jeden problem, znacznie drastyczniejszy, a dotyczy on importu zabawek z Chin, z Azji. Te zabawki czasami nie spełniają wymogów tej dyrektywy. Kłopot z tym ma zarówno cała Unia, jak i my. Nie można takiego systemu nadzoru stworzyć, żeby to wszystko wyłapać. No ale jednak ten nadzór jest, są odpowiednie przepisy, pozostaje tylko kwestia wyłapywania takich przypadków. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję uprzejmie.
Przyjmujemy więc informację rządu w tej sprawie.

I przechodzimy do następnego punktu, dziesiątego.

Ministerstwu Infrastruktury dziękujemy za udział.

Tak, jeszcze coś macie państwo?

(Prezes Urzędu Patentowego Alicja Adamczak: Panie Przewodniczący, według naszego plany są dzisiaj jeszcze patenty, patent wspólnotowy.)

Aha, no to jeszcze patenty, to przepraszam. To jeszcze państwa zatrzymamy.

Przechodzimy do punktu dziesiątego – projekt rozporządzenia Rady w sprawie patentu Wspólnoty, COM (2000) 412.

Proszę uprzejmie, kto to z państwa będzie referował?

Proszę uprzejmie.

Prezes Urzędu Patentowego RP Alicja Adamczak:

Alicja Adamczak, Prezes Urzędu Patentowego, z upoważnienia pani minister Gurbiel.

Projekt rozporządzenia dotyczy stworzenia jednolitego systemu ochrony wynalazków na terytorium całej Wspólnoty poprzez stworzenie patentu Wspólnoty, który powodowałby następującą sytuację – w wyniku jednego zgłoszenia, podobnie jak przy rozporządzeniu dotyczącym ochrony znaków towarowych i wzorów Wspólnoty, udzielane byłoby jedno prawo obowiązujące w sposób jednolity na terytorium całej Wspólnoty. Oznaczałoby to, że równolegle obowiązywałyby w całej Europie trzy reżimy udzielania ochrony patentowej – systemy krajowe, według przepisów wewnętrznych obowiązujących w poszczególnych krajach, następnie system patentu europejskiego, do którego Polska należy od 1 marca 2004 r., i system patentu Wspólnoty. Ten ostatni patent byłby udzielany również przez Europejski Urząd Patentowy, czyli strukturę już funkcjonującą na podstawie Konwencji o udzielaniu patentów europejskich.

Powołanie nowego systemu prawnego dla ochrony patentowej jest między innymi spowodowane potrzebą stworzenia konkurencji wobec patentów udzielanych według reżimów obowiązujących w innych państwach, a prowadzących w sumie do stworzenia konkurencyjnej gospodarki wobec najbardziej dominujących, rozwiniętych systemów gospodarczych świata, czyli systemu amerykańskiego i japońskiego. Ten element stworzenia patentu Wspólnoty został włączony do Strategii Lizbońskiej. No ale Strategia Lizbońska, zakładająca właśnie ten efekt konkurencyjności, który zostałby osiągnięty w 2010 r., sama stoi pod znakiem zapytania, bo w ocenie osób potrafiących oszacować skutki gospodarcze i możliwości innowacyjne kontynentu europejskiego nie jest możliwe zrealizowanie w pełni Strategii Lizbońskiej do 2010 r. Strategia ta zakłada, że system patentu Wspólnoty powinien zostać przyjęty w tym roku, co wobec stanu zaawansowania prac nad przyjęciem tego rozporządzenia jest absolutnie niemożliwe. Między innymi strategia zakłada również, że do 2010 r. zostanie stworzony wspólny system jurysdykcyjny dla unieważniania i do oceny naruszeń patentu Wspólnoty. Ten system miałby zacząć funkcjonować w 2010 r. W tej chwili ocena jest jednoznaczna – jest to niemożliwe, przesunie się to w czasie. Niemniej jednak prace nad patentem Wspólnoty trwają od już mniej więcej kilkudziesięciu lat, wydaje mi się, że już około trzydziestu lat te prace są prowadzone, w tej chwili one są jak gdyby w finalnej fazie, brakuje jeszcze pewnych ustaleń w odniesieniu do pewnych rozwiązań proponowanych w projekcie tego rozporządzenia.

Najbardziej kontrowersyjnym punktem w tym rozporządzeniu jest termin wyznaczony na przygotowanie i złożenie tłumaczeń patentów udzielanych w trybie patentu Wspólnoty na języki poszczególnych państw. Wstępnie został ten termin określony, byłyby dwa lata na złożenie tłumaczeń, przetłumaczenie tego na wszystkie języki krajowe, w tej chwili przyjmuje się okres około dwunastu miesięcy, optymalny wydaje się termin dziewięciomiesięczny, za którym optowała strona Polska. Ważne jest, aby te tłumaczenia były złożone jak najszybciej ze względu na to, że od tego momentu będą terminy dla procedur związanych z unieważnieniem patentu przez podmioty krajowe. Czyli po prostu chodzi o dostępność do informacji patentowej w językach krajów, które są członkami Unii Europejskiej.

Kontrowersyjne są również sprawy związane z innymi kwestiami, między innymi takimi jak jurysdykcja i kompetencje dla udzielania licencji, a także wyznaczanie wysokości opłat licencyjnych w przypadku licencji przymusowych – na przykład jeżeli patent dotyczyłby ochrony zdrowia w sytuacji zagrożenia zdrowia publicznego w szerokim tego słowa rozumieniu. Kwestie te nadal są dyskutowane w ramach rady konkurencyjności i póki co konsensusu pomiędzy poszczególnymi państwami składającymi zastrzeżenia do złożonych propozycji nie ma.

Jeśli chodzi o ocenę kosztów i skutków ekonomicznych dla państwa polskiego – generalnie nasz rząd popiera projekt rozporządzenia – to koszty związane byłyby z koniecznością stworzenia trzech dodatkowych etatów w urzędzie patentowym. Tak więc nie przekraczałoby to rocznie kwoty 150 tysięcy zł. Wiązałoby się to też z koniecznością zapewnienia w okresie przejściowym, do momentu powołania sądu wspólnotowego, sądów krajowych kompetentnych do unieważniania patentów i udzielania licencji przymusowych. Za takim wariantem, aby tych licencji nie udzielały organy administracji rządowej, które są mniej obiektywne jak gdyby w rozpatrywaniu warunków koniecznych dla udzielenia licencji przymusowych, opowiada się wiele państw.

Generalnie rząd popiera projekt rozporządzenia ze względu na to, że ważne jest, aby był jeszcze jeden reżim prawny udzielania patentów, a patenty te w zamierzeniu mają być udzielane w miarę szybko i przy niekreowaniu wysokich kosztów procedur prowadzących do udzielenia patentu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję uprzejmie.

Bardzo proszę, Panowie Senatorowie, o pytania.

(Głos z sali: To jest jasne.)

Wszystko jasne?

Udzielamy, że tak powiem, błogosławieństwa rządowi, tak? Dobrze.

(Głos z sali: Przyjmujemy informację.)

Przyjmujemy informację.

Dziękuję zatem resortowi za udział w dzisiejszym posiedzeniu.

Przechodzimy do następnej sprawy. Tym razem rząd będzie reprezentowany przez Ministerstwo Środowiska. A rozpatrujemy wniosek dotyczący dyrektywy Rady ustanawiającej zobowiązania i generalne zasady w sprawie bezpieczeństwa instalacji nuklearnych oraz wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie zarządzania wypalonym paliwem i odpadami promieniotwórczymi.

Bardzo proszę, kto z państwa będzie referował? Pan profesor, tak?

Bardzo proszę, Panie Profesorze.

**Prezes Państwowej Agencji Atomistyki
Jerzy Niewodniczański:**

Dziękuję bardzo.

Jerzy Niewodniczański, prezes Państwowej Agencji Atomistyki, z upoważnienia ministra środowiska.

Sprawa dzisiaj przez nas przedstawiana właściwie ma dwa aspekty – prawny i merytoryczny. Aspekt prawny jest dość dziwny. Mianowicie my w tej chwili dyskutujemy nad dokumentami, które powstały w lutym 2003 r. i zostały przez Radę odrzucone. Stało się tak między innymi dlatego, że Polska dołączyła do państw, którym się te dokumenty nie podobały. Dyskusja nad nimi została zakończona w czerwcu zeszłego roku i postanowiono pracować nad nimi dalej, ale w zupełnie inny sposób. Powołano zespół roboczy, który ma do września przyszłego roku przedstawić propozycję zmiany tych dokumentów, a do końca przyszłego roku, 2006, Radzie Unii Europejskiej mają być przedstawione nowe wersje tych dokumentów. Inaczej mówiąc, rząd był za odrzuceniem dokumentów w wersji, która przestała niejako obowiązywać w czerwcu 2004 r. Są to dwie dyrektywy, łącznie traktowane jako tak zwany pakiet jądrowy, pakiet nuklearny. To jest sprawa prawna, mi się zdaje, że stanowisko rządu było... Zresztą nie tylko Polska była przeciwna obydwu tekstom, Polska dołączyła do jedenastu innych krajów Unii Europejskiej, można powiedzieć krajów północy, to znaczy nordyckich, Wielkiej Brytanii, Niemiec itd. Tylko Łotwa się wyłamała... Pozostałe kraje śródziemnomorskie, jeżeli tak można powiedzieć, plus Łotwa były za przyjęciem poprzednich tekstów. Ponieważ była niezgoda, daleka od konsensu, postanowiono wstrzymać prace i opracować zupełnie nowe teksty. Dlaczego te dokumenty zostały odrzucone? Jest to mniej więcej podane w tym dokumencie, który państwo macie.

A sprawa druga dotyczy meritum. Zarówno Polska, jak i wszystkie kraje Unii z wyjątkiem Malty i Cypru, jest stroną dwóch międzynarodowych konwencji, które pokrywają zakres tych dwóch dyrektyw, mianowicie Konwencji Bezpieczeństwa Jądrowego i Konwencji o bezpiecznej gospodarce odpadami promieniotwórczymi i wypalonym paliwem jądrowym.

Obydwie konwencje są uwidocznione w polskich przepisach, zarówno w ustawie – Prawo atomowe, jak i w rozporządzeniach Rady Ministrów będących przepisami wykonawczymi do tej ustawy. Z punktu widzenia bezpieczeństwa, powiedziałbym, społeczeństwa, z uwagi na zagrożenie jądrowe czy substancjami promieniotwórczymi wprowadzenie tych konwencji nie wniosłoby nic nowego. Inaczej mówiąc, czy będą uchwalone jako dyrektywy, a następnie wdrożone do naszych przepisów, czy nie, stan naszego bezpieczeństwa nie zostanie zmieniony, w bardzo minimalny sposób zmieniliby to obowiązujące przepisy, musiałyby dojść jedna czy dwie nowe definicje i przepisy finansowe, które by mówiły o tym, czy państwo jest przygotowane do zagospodarowania wypalonego paliwa z elektrowni jądrowych. Akurat w przypadku Polski to jest dość daleki horyzont czasowy.

Tak więc podsumowując, powiem, że aspekt merytoryczny jest istotny, w Polsce, jak i wszystkich innych państwach Unii to zostało wdrożone praktycznie od końca lat dziewięćdziesiątych. A jeżeli chodzi o sprawę proponowanych przepisów, to nad nimi Unia jeszcze pracuje, Rada, grupa robocza do spraw kwestii nuklearnych, tak

zwany WUPAK, i grupa robocza do spraw bezpieczeństwa jądrowego, która nawet powołała trzy podgrupy pracujące właśnie nad tymi tekstami. Teksty powinny być gotowe do końca przyszłego roku czy na początku 2007 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję bardzo.

Teraz ja zabiorę głos w zastępstwie pana senatora Drzęzli, bo to on miał przygotować, ale losowy wypadek, jak już mówiłem, uniemożliwił mu dzisiaj uczestniczenie w tym posiedzeniu. Pozwoliłem sobie poczytać na temat i, Panie Profesorze, ja jednak mam pewne wątpliwości i po pańskiej wypowiedzi, i po przeczytaniu tego tekstu.

Skoro ten tekst w zasadzie jest dobry, mówię – w zasadzie, bo obejmuje swymi wymaganiami cywilne instalacje jądrowe, nakłada na państwa obowiązek ustanowienia organu, no my mamy go, pan go reprezentuje, podkreśla zasady odpowiedzialności posiadania zezwolenia na eksploatację instalacji, ustala zasady itd., itd.... Wszystko to mamy. No to wszystko – tak. Pójdźmy dalej, powiada się w nim, że państwa członkowie mechanizmów finansowania likwidacji instalacji jądrowych zapewniających systematyczne gromadzenie w tym celu wystarczających środków wraz z odpowiednimi gwarancjami na wypadek bankructwa posiadacza zezwolenia... Chodzi o zapewnienie środków na likwidację. To też wydaje się sensowne. Dalej, nakłada na państwa obowiązek zapewnienia bezpiecznej likwidacji instalacji – na państwa, nie na posiadacza, nie na właściciela, bo właściciel może być prywatny, nie państwowy, a państwo ma zapewnić ten obowiązek odpowiednimi przepisami, a więc w moim rozumieniu, wymusić na właścicielu zapewnienie środków. I gdybym szedł dalej, znalazłbym mnóstwo takich momentów, które należałoby poprzeć. Na stronie 5 czytam, znów napisałem sobie, że to logiczny zapis...

Dlaczego więc sprzeciw? Z tego co pan powiedział, Panie Profesorze, wcale nie wynika, że Polska powinna się sprzeciwić, bo przecież gdzieś musimy przechowywać nasze odpady promieniotwórcze. Jak pan przecież doskonale wie, bo to pan prowadził całą tę sprawę, kiedy był problem z naszymi odpadami promieniotwórczymi, lokowaliśmy je w jakichś starych bunkrach itd. i płaciliśmy, uchwalaliśmy sumy dla gmin, żeby były uprzejme to przechować. Są tu problemy, w moim przekonaniu, sensowne. Pytanie zatem jest takie : co i gdzie tkwi?

Tyle moich pytań i refleksji na tle tego, co przeczytałem. Dziękuję.

Czy są jeszcze pytania? Nie ma.

Proszę.

**Prezes Państwowej Agencji Atomistyki
Jerzy Niewodniczański:**

Oczywiście, pan senator ma rację, ale to wszystko, jeżeli chodzi o te pierwsze zagadnienia, jest zawarte właśnie w Konwencji Bezpieczeństwa Jądrowego, której Polska jest stroną, jak również w tej drugiej konwencji, dotyczącej bezpiecznej gospodarki odpadami i wypalonym paliwem, której Polska również jest stroną. I my stanęliśmy na stanowisku – zresztą nie tylko my, bo jak powiedziałem, w sumie dwanaście państw europejskich – że dyrektywy osłabiają mechanizmy działające w tej chwili, to znaczy... Ale żeby była jasność, powiem jeszcze, że stronami konwencji są nie tylko

wszystkie kraje europejskie, za wyjątkiem tych dwóch, to znaczy Cypru i Malty, które są wezwane do przystąpienia do tych konwencji i w tym roku mają do nich przystąpić, ale też Unia jako całość jest stroną tych konwencji, a to oznacza między innymi, że wszystkie państwa i Unia jako całość mają nadzorcę tych konwencji, czyli Międzynarodową Agencję Energii Atomowej i w odpowiednich okresach, w cyklu okresowym mają przedstawiać bardzo dokładne raporty. Tymczasem te dyrektywy nakładały na państwa obowiązek przygotowywania nie wiadomo po co zupełnie dodatkowych raportów jak gdyby osłabiających wagę poprzednich raportów. Poza tym obydwie dyrektywy osłabiały odpowiedzialność państw członkowskich za zagadnienia objęte tymi dyrektywami. W tej chwili, zgodnie z konwencjami, rządy państw poprzez swoje urzędy regulujące odpowiadają za stan bezpieczeństwa jądrowego, radiacyjnego przed swoimi społeczeństwami. Po wejściu tych konwencji ta odpowiedzialność byłaby rozmyta, zostałaby przeniesiona na Unię jako całość. Uznaliśmy, że tak nie można tego zapisać.

Jeżeli chodzi o sprawy odpadów promieniotwórczych, to jest sprawa... Jeżeli chodzi jeszcze o likwidację obiektów, bezpieczną likwidację, to przepisy krajowe i te konwencje, o których mówię, bardzo wyraźnie określają obowiązki zarówno operatora, jak i państwa, jest to określone w sposób wystarczający. W tym przypadku doszły jeszcze zobowiązania finansowe, które rzeczywiście w różnych państwach są różnie załatwiane. My w dyskusji nad tymi finansami nie braliśmy udziału. Był bardzo ostry spór pomiędzy różnymi krajami jądrowymi, które u siebie to inaczej regulują, bo inaczej jest na przykład we Francji, potędze jądrowej Europy, a inaczej jest w też ważnych krajach jądrowych, to znaczy w Szwecji czy w Wielkiej Brytanii i Finlandii. I te kraje nie mogły dojść do porozumienia.

Jeżeli chodzi o dyrektywę drugą, to znaczy dotyczącą odpadów i wypalonego paliwa, to te wszystkie sprawy dotyczące, no, bezpiecznego postępowania z tym, są również zawarte w konwencji, której jesteśmy stroną. My w naszym prawie mamy to, co jest napisane w konwencji, za wyjątkiem niektórych spraw, co do których państwa jądrowe absolutnie nie chciały się zgodzić. Otóż Unia zażądała niezależnego raportowania i przygotowania harmonogramów, łącznie z finansami, przystosowania gospodarki, zresztą w bardzo krótkich terminach, przygotowania narodowych programów gospodarki odpadami, narzucając zresztą niektóre rozwiązania, których Wielka Brytania czy Szwecja nie chciały przyjąć, a mianowicie tylko jedną technologię unieszkodliwiania, jeżeli tak można powiedzieć, odpadów promieniotwórczych. Tutaj znowu wszyscy stanęliśmy na stanowisku, że w momencie, kiedy cały świat pracuje nad nowymi technologiami unieszkodliwiania odpadów promieniotwórczych, nad tak zwaną transmutacją tych odpadów, czyli zamianą w wyniku odpowiednich reakcji jądrowych odpadów bardziej, że się tak wyrażę, szkodliwych na mniej szkodliwe czy nawet na pierwiastki stabilne, no, nie ma sensu narzucać krajom członkowskim w wyniku jakiejś takiej nadgorliwości technologii w tej chwili, dzisiaj uznawanych za optymalne.

Polska przyłączyła się do krajów nieodrzucających idei tych dwóch dyrektyw całkowicie, tylko stwierdzających, że to jest jeszcze niegotowy produkt, że należy nad tym popracować. I my aktywnie uczestniczymy we wszystkich tych, prawie we wszystkich tych zespołach, które obecnie pracują nad tekstami, mamy swoich specjalistów i mam nadzieję, że to będzie wprowadzone. My powiedzieliśmy, my i ta grupa, która jest z nami, ta połowa państw, że w tej chwili to może być traktowane jako apel, jako uchwała, ale nie jako dyrektywa, która musi być wprowadzona do praw narodo-

wych, dlatego że to w niektórych przypadkach zepsuje stan prawny, który w niektórych krajach jest. I w końcu Rada przyznała nam rację i postanowiono kontynuować prace.

Tak że tu nie chodzi o poszczególne jakieś tam zapisy, które są nielogiczne, tylko o słabości, rzeczywiste słabości w stosunku do istniejącego obecnie systemu prawnego.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Prezesie.

Bardzo proszę, czy jeszcze ktoś ma... Nikt.

Wobec tego ja wnoszę o to, żeby przyjąć to sprawozdanie i życzyć rządowi, aby wytrwale pracował nad formą i treścią, które będą dla nas do przyjęcia. Dziękuję.

Proszę bardzo, przechodzimy do następnego punktu: zmieniony wniosek rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przemieszczania odpadów.

Bardzo proszę, kto to będzie referował?

(*Główny Inspektor Ochrony Środowiska Krzysztof Zaręba: Krzysztof Zaręba, główny inspektor ochrony środowiska.*)

Bardzo proszę, Panie Inspektorze.

**Główny Inspektor Ochrony Środowiska
Krzysztof Zaręba:**

Dziękuję serdecznie.

Podczas posiedzenia Rady Ministrów Środowiska Unii Europejskiej w siedmiu kwestiach nie uzyskano konsensusu, nie uzyskano zgody politycznej i w tych siedmiu kwestiach rząd wypowiada się w ten sposób, że akceptuje propozycje prezydencji unijnej. Te sprawy, które leżą u podstaw, są wymienione w celach projektu. Nie będę tego przytaczał, bo panowie senatorowie, panie i panowie senatorowie to mają. Powiem tylko o jak gdyby uzasadnieniu czy sensie tych kwestii spornych.

Otóż pierwsza sprawa to odpady militarne. Polska popiera zapis zaproponowany przez prezydencję, aby wyłączyć te odpady z zakresu obowiązywania rozporządzenia Rady Europy. Rozporządzenie Rady Europy jest dosyć restrykcyjne w stosunku do tych zapisów, które dotyczą odpadów z obecnych tak zwanych bursztynowej i czerwonej list. Jeśli chodzi o zieloną listę, czyli odpady nie niebezpieczne, odpady neutralne, to odpady z niej praktycznie są dowolnie przemieszczane w ramach Wspólnoty Europejskiej.

Polska w wyniku swojej, powiedziałbym, gorliwości – w tej chwili nawet mamy z tego tytułu określone drobne problemy – w Traktacie Akcesyjnym przyjęła bardzo rygorystyczne rozwiązania i zobowiązała się, że do roku 2012 będzie ograniczała przesył wszystkich odpadów, także i tych, które są objęte zieloną listą, i że te obroty mogą się odbywać tylko w ramach państw Wspólnoty oraz państw OECD. W związku z tym, no, mamy czasem problemy, szczególnie ze złomem, z importem złomu ze strefy spoza OECD albo też spoza państw europejskich. Ale to jakby na marginesie tej kwestii, jest to poza tym problemem, który dzisiaj rozpatrujemy, czyli tych poprawek, których wprowadzenie do rozporządzenia proponuje prezydencja i które są przedmiotem międzynarodowych dywagacji i sporów.

Kwestie odpadów militarnych dotyczą także naszych specjalnych misji wojskowych. Jesteśmy za tym, ażeby było możliwe ułatwione ściąganie do kraju na przykład tych wszystkich rzeczy, które ulegają zniszczeniu, w trakcie, że tak powiem, eks-

platacji ulegają zużyciu i stają się odpadem bądź też złomem. W związku z tym, że my mamy kilka tych misji militarnych, w naszym interesie jest, ażeby te odpady militarne były objęte przepisami szczególnymi, wyłączonymi z przepisów o odpadach.

Jeżeli chodzi o produkty pochodzenia zwierzęcego – to druga kwestia, która była kwestią sporną – to tutaj nakładają się jak gdyby dwa rozporządzenia, dwa akty prawne: jeden związany z gospodarką odpadami, drugi związany z przepisami sanitarnymi, ponieważ jeśli chodzi o produkty uboczne pochodzenia zwierzęcego, to dotyczy to przede wszystkim ochrony życia i zdrowia ludzi oraz zwierząt, w związku z czym przepisy sanitarne, przepisy weterynaryjne są tutaj bardziej ściśle, bardziej rygorystyczne. Dlatego, żeby nie było dwóch różnych aktów prawnych, wyłączenie z regulacji dotyczącej przesyłu odpadów tej sfery jest celowe. Służby sanitarne i służby weterynaryjne pilnują tego bowiem lepiej, aniżeli my byśmy byli w stanie to zrobić w ramach służb ochrony środowiska.

Następna kwestia to kwestia przepisu związanego z transportem odpadów w oparciu o prawodawstwo krajowe. W tym wypadku jest to sprawa zastrzeżeń, które kompetentny organ władzy może wnieść w toku postępowania notyfikacyjnego, czyli wyrażania zgody na przywóz bądź wywóz tych odpadów, i to transgraniczne przemieszczenie może być albo zaakceptowane, albo zanegowane i może być wstrzymana taka operacja przesyłu. I tutaj jest kwestia, w jakim zakresie mogą być wniesione takie zastrzeżenia. Ten art. 13 bardziej precyzyjnie to rozstrzyga. Są trzy sytuacje, gdy nie będzie on miał zastosowania. Po pierwsze, wtedy, kiedy istnieje odpowiednie prawodawstwo wspólnotowe, a przepisy transponujące te przepisy do prawodawstwa krajowego są tak surowe jak przepisy wspólnotowe. Chodzi o to, ażeby przepisy krajowe, które mogą być łagodniejsze, nie umożliwiały przesyłania do tych krajów, które mają instalacje mniej wydajne i mniej sprawne, o gorszej technologii. Po drugie, gdy operacja odzysku przeprowadzana jest w warunkach równoważnych z istniejącymi w kraju wysyłki. Po trzecie, gdy prawodawstwo krajowe nie zostało notyfikowane zgodnie z dyrektywą 98, jeśli ta dyrektywa określa obowiązek takiej notyfikacji.

Czwarta kwestia. Popieramy art. 38, który jest, że tak powiem, nowelizowany, jeśli chodzi o eksport odpadów z tak zwanej zielonej listy do krajów, do których nie stosuje się decyzji OECD. Artykuł określa procedury wysyłki tych odpadów z zielonej listy, czyli nieszkodliwych, do krajów spoza Unii Europejskiej. Zgodnie z jego treścią każdy z krajów, tych krajów, które są poza OECD i poza Wspólnotą, to określi. Czyli kraje zewnętrzne będą niejako zapytane o to, co chcą kontrolować, czy chcą kontrolować i całkowicie zakazywać, czy chcą pisemną zgodę, czy też rezygnują z tej procedury kontrolnej i zgadzają się na przywożenie. To zależy już od procedury prawnej, która obowiązuje w danym kraju niebędącym krajem unijnym ani krajem OECD. Mieszaniny, bo odpady bardzo często są zmieszane, w każdym przypadku będą wymagały zgody pisemnej.

Kwestia piąta. Strona polska przychyliła się do stanowiska zawartego w art. 30, który mówi o tym, że gdy są spory kompetencyjne co do klasyfikacji, czy jest to odpad, czy jest to towar... Takich kwestii spornych mamy dosyć wiele. Ten przysłowiowy złom, o którym już mówiłem, dla jednych jest towarem, dla drugich jest odpadem. Dla wysyłającego, chcącego go przerabiać czy zrobić interes ekonomiczny, finansowy na obrocie złomem, jest to towar, a z punktu widzenia procesów technologicznych jest to odpad. Swojego czasu mieliśmy bardzo poważne spory związane z tymi wyłokami i pozostałościami ekstrakcyjnymi po wytłaczaniu olejów. Było tutaj bardzo dużo kwe-

stii spornych. I ten przepis art. 30 ustala taką zasadę, że gdy jest spór, czy to jest towar i produkt, czy to jest odpad, wtedy stosowana jest procedura ostrzejsza, czyli przyznaje się raczej tej stronie, która żąda, że tak powiem, kontroli i traktuje to jako odpad.

Kwestia przedostatnia. Otóż strona polska, no, nie sprzeciwia się dodaniu do definicji informacji, że terytorium Monako jest objęte przez obszar celny Unii Europejskiej, dlatego że jest to terytorium de facto w pełni objęte jurysdykcją francuską i gdyby w szczególnych przypadkach ten obszar był wyłączony, to wówczas Monako nawet śmieci komunalnych nie mogłoby przenosić na stronę francuską, a tam po prostu nie ma gdzie tego robić, bo przecież obszar Monako to jest kilka kilometrów kwadratowych, to są bodaj 2 km² terytorium w tych ścisłych granicach księstwa. W związku z tym pojawił się wniosek Francji, ażeby jednak to Monako włączyć do strefy unijnej, mimo że to księstwo nie jest formalnie członkiem Unii Europejskiej.

No i jeszcze ostatnia kwestia, a mianowicie – i to jest dla nas może najmniej korzystne, ale w tym roku będzie podejmowana w trybie pewnych korekt czy negocjacji związanych z traktatem próba jak gdyby zelżenia ostrych zapisów Traktatu Akcesyjnego, w tej chwili musimy jednak przyjąć takie rozwiązanie –, że to, co jest w rozporządzeniu 259/93, czyli obecnie obowiązującym, tym, które jest obowiązującym aktem prawnym, obowiązuje, że te zapisy są niejako przekładane do tego rozporządzenia znowelizowanego, prawa znowelizowanego. Czyli to, co kraje akcesyjne wynegocjowały przed 1 maja 2004 r. w zakresie tak zwanych okresów przejściowych, w dalszym ciągu obowiązuje i nie ulega zmianie.

I to są te wszystkie propozycje, które przez rząd zostały przeanalizowane, przez nasz resort jako prowadzący te sprawy. Stoimy na stanowisku, że te kwestie nieco porządkują sprawy.

Istotne jest również i to, o czym nie powiedziałem, że propozycja nowelizacji zawiera uproszczenie, czyli przyjmuje tylko dwie grupy odpadów. W tej chwili są trzy grupy odpadów, czasem granice między nimi są dosyć płynne, zwłaszcza między tymi z listy dawniej zwaną żółtą, obecnie bursztynową, a tymi z listy czerwonej. Zostawałyby dwie listy odpadów: odpadów neutralnych, czyli nie niebezpiecznych, zielonych i odpadów bursztynowych.

Tak że to jest cały jak gdyby zakres tych spraw, które dotyczą tych nowelizacji. Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję za bardzo wnikliwe omówienie problemu, Panie Inspektorze.

A ze strony Senatu głos w tej sprawie zabierze pan senator Mietła.

Proszę bardzo.

Senator Mieczysław Mietła:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja chciałbym zapytać, ponieważ w zasadzie wszystko zostało precyzyjnie przedstawione, tak jak to wyglądało w czasie prac i rządu, i zespołu... Ja prosiłbym o doprecyzowanie, jeżeli chodzi o te listy, wykazy zielony, bursztynowy i, jak się jeszcze dowiedzieliśmy, czerwony. Otóż niektóre nie wymagają zezwoleń na przemieszczenia odpadów. Rozumiem, że tu chodzi o ten wykaz zrobiony na liście zielonej. Ale czy jest

jakaś definicja, która by potrafiła to określić? Bo może być jakiś odpad, który w części jest bardzo niebezpieczny, a jest przekazywany do jakiegoś dalszego przerobu. Czy tutaj zabezpieczenia są na tyle precyzyjne, żeby wyeliminować te wszelkiego typu, że tak powiem, transporty, które mogłyby być niebezpieczne?

Kolejną sprawą, która też jest... Bo tutaj mówimy o odpadach. Ja przypominam sobie, i zapewne wielu z nas, jak był prowadzony transport kolejowy z paliwem energetycznym do elektrowni atomowej w Czechach, ile z tym było zamieszania u nas, jakie były informacje dziennikowe, protesty itd. Czy transport takich ładunków również jest uwzględniony przy zgłaszaniu, że taki transport będzie wysyłany?

I w zasadzie można by powiedzieć, że to są pytanie uzupełniające, bo pan w sposób tak szczegółowy przedstawił tutaj całe to rozporządzenie, że trudno jest o coś jeszcze pytać.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Proszę bardzo, pani senator Serocka. Bardzo proszę.

Senator Ewa Serocka:

Dziękuję bardzo.

Ja mam tylko takie pytanie: dlaczego nie osiągnięto zgody politycznej w debacie publicznej na ten temat? Jakie były powody tego, że jej nie osiągnięto? Dziękuję.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję.

Proszę bardzo, czy jeszcze ktoś ma pytanie? Nikt nie ma.

Bardzo proszę o odpowiedź, Panie Inspektorze.

**Główny Inspektor Ochrony Środowiska
Krzysztof Zaręba:**

Jeśli chodzi o pytanie środkowe, najprostsze, dotyczące odpadów radioaktywnych czy paliwa radioaktywnego – bo to też jest kwestia, że to praktycznie nie tyle są odpady, ile jest to paliwo do elektrowni, ale z odpadami radioaktywnymi jest podobna sprawa – to jest to pytanie do pana profesora Niewodniczańskiego, ponieważ materiały radioaktywne podlegają przepisom prawa atomowego i są kontrolowane przez Państwową Agencję Atomistyki, podlegają w tym przypadku pod tak zwaną dyrektywę Euroatom i w związku z tym nie podlega to jakby jurysdykcji głównego inspektora ochrony środowiska. Czyli władzą w tym zakresie jest Państwowa Agencja Atomistyki, a nie Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Tak że one są z tego wyłączone, podlegają, jak mówię, przepisom prawa atomowego no i wymagają określonych, że tak powiem, zabezpieczeń innego rodzaju.

Co do kwestii odpadów, to mogę panu senatorowi dać do wglądu albo nawet sprezentować przy następnej okazji, bo pewnie będziemy mieli jeszcze egzemplarze zapasowe, wykaz tych wszystkich odpadów. Jest to dosyć precyzyjnie określone, wszystko jest zakodowane, ma swój kod, jest, że tak powiem, opis, jakie odpady,

z czego są wpisywane na jedną listę, na drugą listę i na czerwoną listę, i tu są takie związki, jak: rtęć, selen, arsen, no, te najbardziej szkodliwe, takie, których nawet niewielka ilość może spowodować całkowite zaburzenie. Jeżeli pokazuje się coś nowego, jeżeli ktoś wynajdzie jakiś nowy odpad, którego nie można sklasyfikować, to jest to uzupełniane. Do tej pory w naszej praktyce na ogół nie było takiej sytuacji, żeby nie dało się tego określić na podstawie tych klasyfikacji, które są klasyfikacjami unijnymi i równocześnie są jak gdyby dublowane przez konwencję bazylejską, która ma już skalę globalną, światową, bo do tej konwencji przynależy około stu sześćdziesięciu państw świata i wszystkie one stosują te przepisy. Jeśli znajdzie się jakiś, jak mówię, szczególny przypadek, to profilaktyka jest tak daleko posunięta, że jest konieczność stosowania przepisów obowiązujących w wypadku czerwonej listy, czyli w przypadkach wątpliwych przyjmuje się maksymalną ostrożność i maksymalne zabezpieczenia, traktując to jako odpad niebezpieczny.

Jakie były powody? No, Włosi byli tymi... Ja nie uczestniczyłem w tych dyskusjach i rozmowach, tam naszym przedstawicielem jest minister Podgajniak, dlatego ja postaram się pani senator, że tak powiem, odpowiedzieć już indywidualnie: albo telefonicznie, albo pisemnie. Z tego, co wiemy, Włosi byli tymi kontestującymi i negującymi te poprawki w największym stopniu, no, może dlatego, że Włosi starają się być obecnie w czołówce tych państw, które, że tak powiem, są aktywne w ochronie środowiska, ponieważ Włochy zawsze były krajem, szczerze mówiąc, mało przywiązującym wagę do tych spraw. Dlatego sytuacja Włoch, jeśli chodzi o środowisko, w pewnym okresie była znacznie gorsza aniżeli Polski i być może jest tak jeszcze w dalszym ciągu. I w związku z tym myślę, że ta aktywność włoska też polega na tym, ażeby dokumentować swoje, no, jak gdyby szczególne zainteresowanie tymi sprawami.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, mieli strefy wyjątkowo niebezpieczne i wyjątkowo zanieczyszczone.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Inspektorze.

Czy są jeszcze pytania? Nie ma.

Jaki wniosek, Panie Senatorze?

Senator Mieczysław Mietła:

Stanowisko rządu jest jednoznaczne: Polska popiera projekt rozporządzenia, ale w dalszym ciągu trzeba pracować nad tym rozporządzeniem.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dobrze, czyli przyjmujemy informację.

Przechodzimy do następnego punktu: wstępna informacja o projekcie dyrektywy o usługach na rynku wewnętrznym Unii Europejskiej.

To również jest państwu przypisane, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę?

(*Głos z sali*: Pan minister Chronowski przedstawi to w imieniu rządu.) (*Wesołość na sali*)

Aha.

Dziękuję bardzo, Panie Inspektorze.

Bardzo proszę o przedstawienie bardzo wstępnej informacji na ten temat pana senatora Chronowskiego.

Senator Andrzej Chronowski:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Projekt dyrektywy, a właściwie dyrektywa, która została przyjęta w ramach tak zwanej Strategii Lizbońskiej w 2000 r. przez Radę Europy, zakłada dziesięcioletni okres na przystosowanie rynku wewnętrznego Unii Europejskiej do skutecznej konkurencji, na stworzenie takich warunków, żeby jeśli chodzi o konkurencyjność, rynek europejski był najlepszy w świecie – tak bym to bardzo ogólnie powiedział. I teraz dochodzimy do drugiej fazy. Najpierw zostały ocenione bariery itd. we wprowadzaniu teźże Strategii Lizbońskiej z 2000 r. No, okazało się, że jest mało prawdopodobne, już można z dużym prawdopodobieństwem powiedzieć, że jest mało prawdopodobne, aby w 2010 r. rzeczywiście ten rynek wewnętrzny usług był najbardziej konkurencyjny, i to z różnych przyczyn. W związku z tym pojawił się projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady o usługach na rynku wewnętrznym. Dyrektywa ta została przyjęta 13 stycznia 2004 r., a jeśli chodzi o Polskę, to otrzymała ona ją formalnie 10 lutego 2004 r. i od tej pory trwają prace nad nią.

Proszę państwa, co szczególnego jest w tymże raporcie Komisji Europejskiej? No, przede wszystkim wykazał on, że bariery, głównie administracyjne, ale nie tylko... No, stawia się wiele, wiele wymogów typu uproszczenie procedur administracyjnych, którym są poddawani usługodawcy, wprowadzenie procedur elektronicznych, usunięcie wielu wymogów stawianych usługodawcom, wprowadzenie odpowiedniego poziomu pracowników itd., itd. Przede wszystkim chodzi o zastosowanie tak zwanej zasady państwa pochodzenia. Mówiąc prostym językiem, państwo pochodzenia jest tam, gdzie dana firma jest zarejestrowana, a jej działalność rozciąga się na pozostałe kraje Unii Europejskiej. Jak wiemy, jest wiele barier, barier narodowych.

Co należałoby jeszcze podkreślić, jeśli chodzi o ten kierunek liberalizacji i jakby ujednoczenia całego tego systemu? Otóż stanowisko rządu polskiego generalnie co do kierunku zaproponowanego w dyrektywie przyjętej przez Komisję Europejską jest pozytywne, ale absolutnie stawia on warunek wyłączenia z teźże dyrektywy dwóch podstawowych spraw, to jest gier losowych i zakładów wzajemnych oraz świadczeń opieki zdrowotnej finansowanych wyłącznie ze środków publicznych. Zgłasza on teźże wiele, wiele zastrzeżeń, między innymi chodzi o doprecyzowanie zasady państwa pochodzenia. Jak mówię, jest to jakby główna zasada, która wymaga wielu doprecyzowań, żeby wszystko mogło być jasne i zrozumiałe. W sumie rząd podniósł takich osiem podstawowych punktów dotyczących tego i toczą się prace nad tym. Można powiedzieć, że jesteśmy po uzyskaniu opinii prawie pięćdziesięciu organizacji pozarządowych, więc rzetelność zgłębienia całego tematu jest dość duża.

Może jeszcze ciekawostka. Polska na przykład generalnie akceptuje brzmienie art. 24, który mówi o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Tutaj chodzi głównie o rynek niemiecki. Niemcy znowu zaproponowali specjalną rejestrację

pracowników, co Polska uważa za pewnego rodzaju dyskryminację działalności budowlanej naszych pracowników. W związku z tym Polska się sprzeciwia w tym momencie stanowisku niemieckiemu.

Co jeszcze należy podkreślić – proszę państwa, to krótko, na zakończenie – to fakt, że na ten sektor usług przypada 70% zatrudnienia i prawie 70% produktu krajowego brutto Unii Europejskiej. Taką mamy wielkość, tak potężny jest rozmiar usług. I to tyle by było z mojej strony.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Proszę?

(Przewodniczący Zygmunt Cybulski: Francuzi i Niemcy nas nie chcą.)

To nie do końca jest tak, Panie Przewodniczący, dlatego że akurat strona niemiecka, właściwie Francuzi też, ale i Belgowie, praktycznie cały Beneluks, zabezpieczają się w wypadku poszczególnych zawodów, nie generalnie, tylko w wypadku poszczególnych zawodów, jako że usługi budowlane świadczone przez polskie firmy, polskich pracowników są, powiedziałbym, bardzo, bardzo wysoko cenione.

(Przewodniczący Zygmunt Cybulski: Są wysoko cenione, tylko w Niemczech są na przykład...)

No ale idziemy w takim kierunku, żeby się nie dać. Tak więc myślę, że generalnie kierunek jest dobry, a rząd wyszczególniając w tych ośmiu punktach konieczne doprecyzowania tejże definicji, tejże zasady państwa pochodzenia, jak mówię, no, bardzo skrupulatnie zwraca na to uwagę. I wynika to głównie z wniosków od tychże organizacji pozarządowych, tych prawie pięćdziesięciu organizacji, które się wypowiedziały w tej sprawie. Dziękuję, to tyle.

Przewodniczący Zygmunt Cybulski:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Czy panowie macie jakieś pytania? Do tego będziemy jeszcze wracać, bo będzie następne...

(Senator Andrzej Chronowski: Tak, bo to będzie przedmiotem pracy komisji.)

Tak, tak, to będzie przedmiotem prac, tak że...

(Senator Andrzej Chronowski: Ja rozumiem, Panie Przewodniczący, że ten temat mam przygotować.)

Oczywiście, to już jest pański temat jak amen w pacierzu.

Kończymy dzisiejsze kolejne posiedzenie Komisji Spraw Unii Europejskiej.

Tak na zakończenie chcę powiedzieć, że będziemy musieli, pani Lidio, zmienić porządek czwartkowego posiedzenia. Ja proponuję zrobić ten pakiet kolejowy razem z tymi programami. Pana senatora Drzęźłę musimy na trzy miesiące zwolnić z obowiązków i musimy się zastanowić, kto zamiast pana senatora Drzęźli...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ty poprowadzisz pakiet kolejowy, Panie Przewodniczący.

(Głos z sali: On jeszcze nic o tym nie wie, ale pewnie poprowadzi.)

(Głos z sali: Za plecami przewodniczącego coś się dokonało.)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak, na trzy miesiące jest oddelegowany na białą salę. Otrzymałem dzisiaj rano telefon, że nie przyjedzie, bo musi pójść na obserwację do szpitala, no, może na dwa,

trzy dni. To była, powiedzmy, pierwsza informacja. Potem była druga i ja pozwolę sobie przeczytać ją...

(Brak nagrania)

(Koniec posiedzenia komisji o godzinie 15 minut 15)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851