



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(220)

21. posiedzenie
Komisji Spraw Unii Europejskiej
w dniu 29 kwietnia 2008 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2008) 151.

2. Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE dotyczącego wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2008) 093.

3. Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady UE zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 423/2004 w odniesieniu do odnowienia zasobów dorsza oraz zmieniającego rozporządzenie (EWG) nr 2847/93 – wraz z projektem stanowiska rządu w tej sprawie – sygnatura Komisji Europejskiej COM (2008) 162.

4. Wnioski nierozpatrywane – propozycje – sygnatury Komisji Europejskiej:
COM (2008) 111, COM (2008) 139, COM (2008) 140, COM (2008) 149,
COM (2008) 154, COM (2008) 161, COM (2008) 168, COM (2008) 170,
COM (2008) 171, COM (2008) 174.

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 00)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Edmund Wittbrodt)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Otwieram posiedzenie Komisji Spraw Unii Europejskiej.

Witam wszystkich członków komisji, witam wszystkich gości, a przede wszystkim przedstawicieli rządu. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji reprezentowane jest przez pana ministra Adama Rapackiego. Miło nam, Panie Ministrze. Chciałbym powitać pana Marcina Fliegera, zastępcę dyrektora Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, oraz pana Andrzeja Sprychę, naczelnika w Departamencie Bezpieczeństwa Publicznego. Z Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej przybyli do nas pan minister Piotr Serafin, witam pana, oraz pani Marta Babicz, referendarz, i pani Katarzyna Rocka, specjalista. Bardzo mi miło.

Proszę państwa, dzisiejszy porządek obrad przewiduje trzy punkty merytoryczne, a w czwartym zawarta jest informacja o sprawach, których prezydium zdecydowało się nie rozpatrywać na posiedzeniu komisji.

Mam pytanie, czy są uwagi do tego porządku. Nie widzę.

Wobec tego od razu przystępujemy do omówienia punktu pierwszego.

Czy można prosić o listę obecności? Poproszę, bo tu tymczasem zaszła pewna zmiana. Otóż komisja urosła liczbowo i ma teraz czternastu członków.

Witamy nowego członka naszej komisji, pana senatora Norberta Krajczego. Bardzo nam miło. *(Oklaski)* To nam pewnie ułatwi zadanie, bo mamy sporo spraw.

Rozpoczynamy pracę nad punktem pierwszym. Jest to wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego. Instytucją wiodącą jest Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji. My rozpatrujemy ten punkt w trybie art. 6, czyli jest to początek drogi.

Panie Ministrze, bardzo proszę o krótkie przedstawienie tego projektu dyrektywy.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Adam Rapacki:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

W ostatnich dziesięciu latach w Polsce dynamicznie, bo o ponad 50%, wzrosła liczba zarejestrowanych samochodów, pojazdów i aktualnie jest to ponad osiemnaście

milionów pojazdów. Każdego roku na polskich drogach dochodzi do ponad pięćdziesięciu tysięcy wypadków drogowych, w wyniku których ginie ponad pięć tysięcy osób, a rannych zostaje ponad sześćdziesiąt tysięcy osób. Według szacunków zarówno Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, jak i innych instytucji straty związane z ofiarami śmiertelnymi wynoszą co najmniej 30 miliardów zł.

Prowadzimy wiele działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na drogach, działań zmierzających do tego, aby ograniczyć liczbę wypadków, szczególnie tych o najtragiczniejszych skutkach. Tu trzeba jasno powiedzieć, że według zaleceń Unii Europejskiej do roku 2010 powinniśmy zredukować liczbę wypadków ze skutkiem śmiertelnym o 50%, przekładając to na liczby, powinno być o ponad dwa, o dwa i pół tysiąca mniej osób, które giną na drogach.

W 2007 r. nadmierna prędkość była przyczyną blisko dwunastu tysięcy wypadków drogowych, co stanowiło 31% wszystkich tego typu zdarzeń, a śmierć w wyniku tych wypadków poniosło blisko tysiąc osiemset osób.

W Polsce podjęliśmy już działania, które zmierzałyby do radykalnego ograniczenia tych tragicznych skutków wypadków. W tej chwili Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury pracuje nad zmianami w prawie o ruchu drogowym. Chcielibyśmy karać za przekroczenie prędkości karą administracyjną. Chodzi o to, aby karać właścicieli pojazdów w przypadku, kiedy nie będą chcieli wskazać kierującego, po to, żeby automatyczne urządzenia do pomiaru prędkości mogły być wykorzystywane w sposób optymalny i aby ograniczyć liczbę osób przekraczających prędkość.

W tej chwili przygotowywana jest koncepcja automatycznego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym, a więc takiego nadzoru, który poprzez system połączonych ze sobą fotoradarów cyfrowych stworzy automatyczne możliwości ustalania właścicieli pojazdów po to, aby zwiększyć możliwość karania czy represjonowania tych, którzy nagminnie przekraczają dozwoloną prędkość na drogach. Wdrażanie tego automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym chcielibyśmy rozpocząć już w przyszłym roku. W tym roku chcemy przeprowadzić prace nad zmianą ustawy o ruchu drogowym, prawa o ruchu drogowym, a w przyszłym roku rozpocząć prace nad wdrażaniem tegoż systemu.

Rozpatrywane dzisiaj stanowisko w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego wychodzi naprzeciw temu, co chcemy, co już zaczęliśmy robić również w Polsce. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego zmierza do wprowadzenia ułatwień w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ta dyrektywa zmierza do tego, abyśmy w sytuacji, gdy kierujący pojazdem nie został zatrzymany na miejscu popełnienia wykroczenia, mieli możliwość jego ukarania. Będziemy mieli taką możliwość, jeżeli wdrożymy w Polsce system automatycznego nadzoru.

Równocześnie musimy wybiegać w przyszłość i myśleć, jak represjonować tych, którzy nie są obywatelami polskimi czy nie poruszają się pojazdami u nas zarejestrowanymi, a łamią przepisy. Celem projektu tejże dyrektywy jest ułatwienie egzekwowania prawa i nakładania kar w stosunku do kierowców, którzy popełniają wykroczenia lub przestępstwa drogowe w innym państwie członkowskim niż państwo, w którym zarejestrowany jest ich pojazd. Celem tego systemu jest zapewnienie ścigania przestępstw i wykroczeń drogowych niezależnie od tego, w jakim państwie Unii Euro-

pejskiej zostały one popełnione, i niezależnie od tego, w jakim państwie zostały zarejestrowane pojazdy.

Wykroczeniami lub przestępstwami wchodzącymi w zakres wniosku są nadmierna prędkość – to jest to, co będą rejestrowały systemy automatycznego pomiaru prędkości i systemy automatycznego nadzoru nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym – ale w grę wchodzi również prowadzenie pojazdów po spożyciu alkoholu, nie stosowanie pasów bezpieczeństwa i niezatrzymanie się na czerwonym świetle. To są te elementy, które mogą być rejestrowane automatycznie. Jazda po spożyciu alkoholu nie może być zbadana automatycznie, potrzebny jest fizyczny kontakt z policjantami, ale w wielu krajach Unii Europejskiej zdarza się tak, że trudno jest wyegzekwować prawo czy nałożyć karę w przypadku osób, które prowadzą po spożyciu alkoholu i naruszają prawo.

Zamierzeniem wniosku jest utworzenie unijnej elektronicznej sieci wymiany danych, która będzie służyła ustalaniu tożsamości właściciela pojazdu, tak aby organy w państwie członkowskim, w którym zostało popełnione wykroczenie lub przestępstwo, mogły wysłać właścicielowi pojazdu, z udziałem którego doszło do popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, zawiadomienie o jego popełnieniu. Taki system ma szczególne znaczenie w związku z przestępstwami i wykroczeniami rejestrowanymi przez automatyczne urządzenie, takimi jak nadmierna prędkość, niezatrzymanie się na czerwonym świetle, w przypadku gdy tożsamość sprawcy wykroczenia nie może być natychmiast ustalona.

Zaproponowany system pozostaje w zgodzie z tradycyjnym sposobem postępowania w przypadku transgranicznych wykroczeń i przestępstw. Są one ścigane przez państwo członkowskie, w którym zostało popełnione przestępstwo lub wykroczenie. Wartością dodaną wniosku jest wprowadzenie obecnie nieistniejącego mechanizmu, za pomocą którego zainteresowane organy mogą ustalić tożsamość sprawców z zagranicy i egzekwować od nich przestrzeganie prawa.

Szacujemy, że odsetek kierowców zagranicznych wśród kierowców przekraczających dozwoloną prędkość wynosi przeciętnie od 2,5% do nawet 30%, w zależności od skali kraju. Takie są szacunki europejskie. W naszym wydaniu oscyluje to wokół 10%. Patrząc niejako na porządkowanie całego systemu dyscyplinowania kierujących pojazdami mechanicznymi, uważamy, że ta dyrektywa jest jak najbardziej słuszna, jak najbardziej zasadna.

Stanowisko rządu jest jednoznaczne. Jednoznacznie popieramy przyjęcie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzającej ułatwienia w transgranicznym egzekwowaniu prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego, oznaczonej COM (2008) 151. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Ja poproszę pana senatora Piotra Głowskiego o uwagi do tego projektu.

Senator Piotr Głowski:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Nieuchronność kary jest jednym z najważniejszych czynników dyscyplinujących i mających wpływ na to, czy przestępstwa są popełniane. Myślę, że tutaj...

(*Głos z sali: Wykroczenia.*)

Tak, wykroczenia, bo tu mówimy o wykroczeniach. Myślę, że państwo jako fachowcy się pod tym podpiszecie.

Ja chciałbym zwrócić uwagę jedynie na dwa aspekty. Jeden jest taki, że faktycznie ta dyrektywa nie narusza praw miejscowych, ona stwarza dodatkowe możliwości, których dzisiaj nie ma. Oczywiście jest to żart, ale wiele osób, szczególnie te, które poruszają się często po Niemczech, mówi, że dzisiaj robimy sobie zdjęcia na skrzyżowaniach albo z uśmiechem, albo bez. Są one w pełni świadome bezkarności popełniania wykroczeń. Pewnie podobnie dzieje się w wielu innych miejscach. Zatem na pewno tego typu rozwiązanie jest potrzebne, szczególnie gdy weźmiemy pod uwagę to, że należymy do strefy Schengen, a więc ruch jest bardzo nasilony i można poruszać się bez ograniczeń, właściwie nie ma granic i bardzo szybko można opuścić teren danego państwa w sposób, powiedzmy, niekontrolowany.

Chciałbym zwrócić uwagę na to, że dyrektywa mówi o dwunastu miesiącach na jej wdrożenie w prawie krajowym od momentu jej przyjęcia. Czy państwo jesteście świadomi tego, jak taki system miałby wyglądać? W dokumentach szczegółowych jest mowa tylko o tym, że w terminie do dwunastu miesięcy przez Komisję zostanie przedstawiony sposób, w jaki ma wyglądać baza danych, która będzie przesyłana wewnątrz Europy. Pytanie podstawowe jest takie, czy przygotowujecie państwo strategię wdrożenia tego oprogramowania. Czy ono będzie funkcjonowało jako nakładka do obecnie funkcjonujących systemów, czy to będzie dodatkowy system? Czy faktycznie jesteśmy w stanie przygotować to w ciągu dwunastu miesięcy, czyli wypełnić tę dyrektywę?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są pytania ze strony innych senatorów?

Panie Ministrze...

Proszę bardzo, pan senator Iwan.

Senator Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo.

Tak przy okazji chciałbym rozszerzyć temat. Myślę, że dyrektywa jest sensowna, bo rzeczywiście granice przekracza się bez problemu i jeżeli dochodzi do popełnienia wykroczenia, to powinno ono podlegać karze. Ja widzę tu problem trochę szerszej natury. Czy u nas nie następuje dewaluacja prawa? Pytam w związku z tym, że jeżeli dochodzi do wypadku na drodze, gdzieś tam na obwodnicy czy w innym miejscu, to najchętniej od razu ogranicza się prędkość do 70 km na godzinę, choć wiadomo, że większość będzie jeździła inaczej. Takich ograniczeń jest bardzo dużo.

W ogóle mam takie spojrzenie, powiedziałbym, trochę liberalno-filozoficzne. Otóż w ciągu ostatnich lat, powiedzmy, w ciągu ostatniego ćwierćwiecza technika i technologia związane z produkcją, z prowadzeniem samochodów, z wszystkimi układami jezdnyimi bardzo poszły do przodu. Tymczasem pojawia się coraz więcej ograniczeń, nie znajduje to żadnego odzwierciedlenia, przykładem jest zmiana prędkości

w mieście z 60 km na godzinę na 50 km na godzinę. Na szczęście przywrócono już zieloną strzałkę. Nie wiem na przykład, czy prawdą jest to, że w tej chwili prawo wymaga, żeby ruch na skrzyżowaniach był regulowany w układzie czterocyklicznym. W każdym razie obserwuję w mieście, że jeśli skrzyżowanie zostaje zmodernizowane i wprowadzany jest ruch czterocykliczny, a nie podwójny, to w tym układzie od razu zwiększają się korki. Tu jest wiele takich dodatkowych zagadnień.

My tu mówimy o represjach. Oczywiście, represyjność jest potrzebna tam, gdzie rzeczywiście dochodzi do popełnienia przestępstwa czy wykroczenia. Jeżeli jednak proces, zjawisko represjonowania będzie się nasilało, a nie będą dostosowywane przepisy na przykład kodeksu drogowego czy generalnie prawa do zmieniającej się rzeczywistości, to prawo to będzie permanentnie naruszane. W materiale przeczytałem, że szacuje się, że 5% osób, można powiedzieć, krajem przekracza dozwoloną szybkość. Moje doświadczenia wskazują na to, że pewnie zabrakło tu zera, bo prawdopodobnie 50% ludzi jeździ szybciej niż dopuszczają przepisy. Czy nie należy równolegle myśleć w tym kierunku, ażeby nie była to totalna fikcja? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, ja mam jeszcze takie pytanie. Bezpieczeństwo oczywiście w dużym stopniu zależy od stanu dróg. Można oczywiście w skrajnym przypadku ograniczyć prędkość do zera i być może nie będzie wypadków. Jak się ma stan dróg w Polsce do liczby wypadków, jakie są tu relacje czy proporcje? Prosiłbym też o krótkie porównanie z innymi krajami.

Proszę bardzo, pan przewodniczący Pupa, potem jeszcze raz pan senator Głowski. Proszę.

Senator Zdzisław Pupa:

W nawiązaniu do dewaluacji prawa chciałbym zwrócić uwagę na taką sytuację. Jeżdżę czasami po Warszawie, jest ograniczenie do 50 km na godzinę, a pytam, kto jedzie 50 km na godzinę. Po co my tworzymy prawo, skoro to prawo nie jest przestrzegane? Jest to sytuacja nienormalna, gdyż tworzy się prawo, ogranicza się, zakazuje się na przykład palenia papierosów w miejscach publicznych, a tymczasem wszyscy palą i wszystko jest w porządku, nikt ich za to nie karze. Lepiej prawa nie wprowadzać, jeżeli nie ma możliwości egzekwowania tego prawa.

Rzeczywiście my lubimy czerpać wzorce gdzieś spoza granic kraju, zamiast u siebie wypracować skuteczną metodę, która pozwalałaby nam na właściwe, można powiedzieć, funkcjonowanie.

Ja jestem spod Rzeszowa, nie raz pytałem policjantów, rozmawiałem z nimi, bo gdybym tak chciał jechać z Rzeszowa do Warszawy zgodnie z przepisami ograniczającymi prędkość, to zeszłoby osiem godzin. Znam tylko jeden znak drogowy na drodze z Rzeszowa do Warszawy, ograniczający prędkość do 30 km na godzinę, w miejscu, w którym więcej się nie pojedzie. Choćby chciał, to się nie da, bo by wyrzuciło na zewnątrz. A w pozostałych przypadkach, niestety, ale nie jest to dostosowane do normalnych warunków jazdy i funkcjonowania.

Uważam, że rzeczywiście istnieje też problem – tak rozszerzam temat – jeśli chodzi o szkolenie kierowców. Państwo to być może potwierdzą albo zaprzeczą, nie wiem, jak spojrzą na to państwo z ministerstwa, ale w mojej ocenie szczególnie młodzi kierowcy są niewłaściwie szkoleni. Dzisiaj instruktor mówi na przykład młodemu człowiekowi, aby nie jechał szybko, bo nie potrafi jechać szybko. On zdaje egzamin na prawo jazdy i jemu się wydaje, że po złożeniu egzaminu jest już fachowcem od szybkiej jazdy i praktycznie zaczyna jeździć maksymalnie tak, jak mu pozwala sytuacja na drodze. Dlatego trzeba również zwrócić uwagę na element szkolenia kierowców, który jest bardzo istotny, bardzo ważny przy przestrzeganiu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dochodzi do tego również to, o czym trzeba powiedzieć, że szybkość może być przyczyną znacznej liczby wypadków, ale powolna jazda też może być przyczyną wielu wypadków, wielu utrudnień, bo kierowcy także wtedy się denerwują. Problem polega na tym, żeby te sprawy wyważyć.

Dlatego w kontekście przepisów dostosowujących nasze ustawodawstwo do przepisów Unii Europejskiej oczywiście czerpmy, można powiedzieć, wzorce pozytywne, które być może u nas nie są stosowane, ale czasem jest inaczej, choćby ta zielona strzałka jest przykładem naszego, można powiedzieć, pośpiechu albo urzędniczej nadgorliwości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Pan senator Głowski, potem pan senator Gorczyca, a następnie pan senator Gruszka.

Proszę.

Senator Piotr Głowski:

Mam jeszcze jedno pytanie. Chciałbym prosić o uzupełnienie, bo być może nie usłyszałem. W art. 2 jest definicja wykroczeń. Czy państwo podtrzymujecie przedstawioną w projekcie propozycję, aby do tej definicji dopisać jazdę pod wpływem środków odurzających? Pytam, ponieważ tego tu brakuje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Pan senator Gorczyca.

Senator Stanisław Gorczyca:

Panie Ministrze, mam takie pytanie. Czy już wiadomo, w jaki sposób techniczny i praktyczny będzie odbywało się nakładanie kar na kierowców z krajów Unii Europejskiej? Wydaje się, że jest to oczywiste, ale to są tylko pozory. Kwestia ochrony danych osobowych itd., tak że mogą być pewne praktyczne problemy. Czy ta procedura jest już państwu znana?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję.
Pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

W stanowisku rządu jest mowa o wdrożeniu systemu, o którym pan wspomniał. Mówił pan o tym, że pewne prace w tym kierunku zostały już poczynione, ale powiedział pan o tym dość ogólnikowo. Czy mamy jakieś wyobrażenie o tym, jak ten system będzie działał? Czy system rejestruje przewinienie za pomocą fotoradaru, jest to przesyłane drogą radiową, telefoniczną do centrali i tam jest opracowywane, jest człowiek, który to szczytuje i od razu ma wgląd – o czym tu przed chwileczką była mowa – do danych z Unii Europejskiej dotyczących wszystkich pojazdów? Czy tak to działa? Takie jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie dotyczy wspomnianych tu już środków odurzających. Jakie znaczenie ma działanie tego systemu w sytuacji, gdy zostaje stwierdzone wykroczenie w takiej postaci, że kierujący jest pod wpływem alkoholu bądź środka odurzającego? Czy obecnie nie jesteśmy w stanie skontrolować tego człowieka? Jeżeli on ma dokumenty, ma prawo jazdy, zostaje wylegitymowany, to od razu powinien zostać ukarany. Po co ten system jest w to wprzęgany?

Mam jeszcze jedno pytanie. Postulujecie, w każdym razie w uzasadnieniu jest takie stwierdzenie, że polepszenie infrastruktury drogowej przyczyni się być może do zwiększenia przez kierowców prędkości. Ja tego tak nie postrzegam, ale uważam, że jeżeli te inwestycje zostaną wdrożone, to na naszych drogach zdecydowanie poprawi się stan bezpieczeństwa. Nie chciałbym, żeby tu było takie naciąganie, mówienie o tym, że będzie to bezpośrednią przyczyną zwiększania przez kierowców prędkości, a tym samym wzrostu liczby wypadków związanych z przekraczaniem prędkości. Czy w związku z tym na autostradach i drogach szybkiego ruchu planujecie takie inwestycje, jak postawienie fotoradarów? Czy jest to w tym systemie zaplanowane? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję.
Pan senator Wojciechowski chciałby jeszcze zadać pytanie.

Senator Grzegorz Wojciechowski:

Pamiętam dyskusję, która prowadzona była przed wprowadzeniem ograniczenia 50 km na godzinę na terenie zabudowanym. Argumentem było to, że realna prędkość pojazdów w terenie zabudowanym zmniejszy się o 2–3 km na godzinę, a faktycznie prędkość została ograniczona o 10 km, więc już założenie było takie, że to prawo nie będzie przestrzegane. Niemniej jednak zmniejszenie prędkości o 2–3 km na godzinę spowoduje to, że skutki wypadków będą nieco łagodniejsze, mniej będzie zabitych i rannych. Skądinąd idea słuszna. Czy w związku z wprowadzeniem tego systemu, jeżeli on będzie rozbudowywany, nie należałoby przynajmniej przejrzeć tych ograniczeń prę-

kości, które są ustalone na wyrost, na takiej zasadzie, że ograniczamy prędkość do 30 km na godzinę, więc ktoś zwolni do 60 km na godzinę? Pytam, bo są takie przypadki.

Moim zdaniem – myślę, że strona rządowa się z tym zgodzi – powinno być tak, że ograniczenie szybkości powinno być respektowane przez wszystkich jednakowo, ale jednocześnie to ograniczenie prędkości powinno być realne. Poza tym tak ustawione ograniczenia, przynajmniej niektóre z nich, po prostu uczą kierowców przekraczania prędkości. A tam, gdzie faktycznie ograniczenie prędkości jest konieczne, może dochodzić do sytuacji, w której kierowca mówi: aha, jeżeli jest znak z ograniczeniem do 50 km na godzinę, to ja mogę jechać 80 km na godzinę, bo gdzieś tam było 30 km na godzinę, a mogłem jechać 60 km na godzinę. Czy taki przegląd jest przewidywany?

Mam jeszcze jedno pytanie. W jaki sposób są obecnie ustalane ograniczenia prędkości? Czy to są jakieś wnioski lokalne, czy prowadzone są jakieś badania? W jaki sposób ustalana jest bezpieczna maksymalna prędkość określona znakiem zakazu? Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Panie Ministrze, jak pan widzi, pytań jest wiele. Jeszcze dwóch senatorów nie zadało pytań. Teraz oddam głos panu senatorowi Krajczemu, a potem senatorowi Wyrowińskiemu i okaże się, że każdy zada pytanie.

Bardzo proszę.

Senator Norbert Krajczy:

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja chciałbym zadać pytanie związane z materiałem, który państwo nam przekazaliście. Chodzi o ocenę skutków gospodarczych wprowadzenia dyrektywy. Państwo napisaliście tutaj, że ta dyrektywa poprawi bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a wręcz nawet zmaleją koszty związane z wypadkami, które są szacowane na 30 miliardów zł rocznie. Jako lekarz, który ma szpitalny oddział ratunkowy, gdzie trafiają między innymi tacy pacjenci, chciałbym zapytać, skąd państwo wzięliście ten szacunek.

Drugie pytanie związane jest z czymś innym, chodzi o tak zwaną płynność ruchu. Ja rozumiem to, że ograniczenia prędkości mogą być w różnych miejscach, czy to z dwóch stron, czy z czterech stron itd. Nikt jednak nie wprowadzi u nas ograniczenia posiadania prawa jazdy w przypadku osób, które są już w pewnym wieku, mają powyżej iluś tam lat, są zniedołężniałe itd., itd. A de facto osoba starsza, która stoi w korku, w którym z różnych powodów jedzie się 5 km na godzinę, stoi w upale, nawet w tym naszym, krajowym, przez jakieś dwie czy trzy godziny, reaguje inaczej, jej reakcje są zupełnie inne, zresztą dotyczy to różnych osób, nie tylko w tym wieku. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Wyrowiński.

Senator Jan Wyrowiński:

Ponieważ dyskusja ma charakter bardziej ogólny niż dotyczący tego, w związku z czym się tu zebraliśmy, to moja pierwsza refleksja jest taka. Niedawno podczas rozmowy ambasador Irlandii powiedział mi: jesteście znakomitymi pracownikami, ale macie jedną wadę – jeździcie jak wariaci. To oczywiście w kontekście Irlandii.

Niestety, trzeba się uderzyć w piersi. Jeżeli państwo podróżujecie na przykład po Skandynawii, to wiecie, że gdy jest ograniczenie do 40 km na godzinę, niezależnie od tego, czy ono tam powinno być, czy nie, to wszyscy jadą 40 km na godzinę. A gdy w Polsce jest ograniczenie do 40 km na godzinę i ja jadę z prędkością 40 km na godzinę, to wszyscy mnie traktują jak wariata i wyprzedzają z prędkością 70–80 km na godzinę bez żadnych oporów.

Szanowni Państwo, jest w nas coś takiego. Spójrzmy na statystykę związaną z wypadkami, o której pan minister był uprzejmy na początku powiedzieć. Jeżeli się ją odniesie do liczby wypadków, to okaże się, że jesteśmy chyba jednym z najbardziej, tak to nazwę, zabójczogennych transportowo krajów świata, a na pewno Europy. Oczywiście po części bierze się to z tego, że stan dróg jest taki, jaki jest, co do tego nie ma żadnych wątpliwości, ale wydaje mi się – zresztą pan minister o tym mówił – że te półtora tysiąca osób, które odchodzą na tamten świat ewidentnie z powodu przekraczania dozwolonej prędkości, to jest efekt, jak sądzę, po części naszej kawaleryjskiej, czy jak ją tam zwać, fantazji.

Pan senator Krajczy podniósł problem, który ja też chciałem poruszyć. Jeżeli każdego roku jest pięć tysięcy zabitych – niestety, bardzo dużo – to chciałbym państwu uświadomić, że w Polsce w ciągu tygodnia ginie więcej osób, niż zginęło polskich żołnierzy w Iraku. De facto nikt nie robi z tego problemu. To jest skala tego dramatu.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To by wychodziło około 6 milionów na osobę, w związku z tym mówimy o 30 miliardach. Miałbym też ewentualnie pytanie o to, jak te koszty się liczy, bo ta kwota rzeczywiście jest szokująca.

Jeszcze jedno, Panie Ministrze. Pan powiedział, że w tej chwili mamy osiemnaście milionów zarejestrowanych pojazdów. Ile było tych pojazdów w 1989 r.? Chodzi mi o skalę wzrostu, o porównanie liczby samochodów i...

(Głos z sali: ...autostrad.)

...dostępności dróg, tak. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję.

Jeszcze pan senator Pupa, czyli rozpoczynamy drugą rundę, ale chyba na tym kończymy. Z tego, co rozumiem, wszyscy już zadali pytania.

Proszę.

Senator Zdzisław Pupa:

Skoro tak praktycznie zainteresowaliśmy się tematem bezpieczeństwa na drogach, to chciałbym zwrócić uwagę również na światła. Chciałbym zapytać o światła

całodobowe. Jaki to przyniosło efekt? O ile mniej jest wypadków dzięki temu, że światła włączone są non stop?

Chciałbym też zwrócić uwagę na to – pan senator Wyrowiński też przywołał takie ładne porównanie – powiedziec państwu o tym, że nieraz podczas długiego weekendu na polskich drogach ginie więcej ludzi niż na przykład zmarło na całym świecie na ptasią grypę. Z ptasiej grypy robimy wielkie halo, normalnie pokazówki, ludzie chodzą w kombinezonach, na drogach układa się maty, jakby ptasia grypa miała przez te maty przechodzić. Często dochodzi do pewnej przesady. To przykład. A pytanie moje dotyczy kwestii światła.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Nie ma więcej pytań.

Panie Ministrze, część rzeczywiście bezpośrednio wiąże się z dyrektywą, a reszta to są pytania ogólne. Bardzo proszę pana ministra o krótkie odpowiedzi.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji
Adam Rapacki:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Rzeczywiście temat bezpieczeństwa na drogach jest niezwykle nośny i niesłychanie ważny. Potwierdzają to dane, pięć i pół tysiąca zabitych, ponad sześćdziesiąt tysięcy rannych. Trzydziestomiliardowe straty to są straty wyliczone przez niezależne instytucje, tak się liczy na całym świecie, ofiara śmiertelna kosztuje tyle i tyle, w tej chwili chyba powyżej 1 miliona euro, ranni, leczenie, wychowanie, edukacja. To są szacunki instytucji zajmujących się tą problematyką i to są rzeczywiste wymierne szacunki.

Jednym z priorytetów rządu, również moim, jest to, aby doprowadzić w krótkim czasie do zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa na drogach. Doświadczenia krajów zachodnioeuropejskich wskazują, że jednym z najlepszych i najprostszych rozwiązań, aczkolwiek nie jedynym, jest wdrożenie automatycznego nadzoru nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym. We Francji wdrożenie systemu w ciągu niespełna trzech lat doprowadziło do spadku liczby nieszczęśliwych wydarzeń na drogach o ponad 30%. Doświadczenia innych krajów europejskich również wskazują na to, że zastosowanie tego automatycznego systemu prowadzi do zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa.

Na czym on polega? Dzisiaj nie mamy w Polsce automatycznego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Dzisiaj mamy około ośmiu tysięcy policjantów ruchu drogowego, którzy pilnują między innymi bezpieczeństwa na drogach. Mówię „między innymi”, bo policja ruchu drogowego dysponuje dzisiaj stu siedemdziesięcioma urządzeniami do automatycznego pomiaru, ale wygląda to tak, że policjant musi fizycznie postawić fotoradar, który rejestruje wszystkie wydarzenia, a po kilku minutach, godzinach zabiera urządzenie i wtedy następuje obróbka, a więc wykonywanie z tego fotografii, ustalanie w bazach informacyjnych, kto jest właścicielem pojazdu, ustalanie kierującego pojazdem, a więc wezwanie osoby. Jeżeli uda się to ustalić w ciągu trzydziestu dni, które dzisiaj mamy narzucone ustawowo, to następuje

ukaranie kierującego mandatem. Czasami kierujący twierdzi, że nie wie, kto prowadził, więc następuje ponowna próba poszukiwania kierującego, ewentualnie karanie kierującego pojazdem za to, że nie chce ujawnić, kto był kierującym.

To wszystko prowadzi do tego, że fizycznie na drodze brakuje policjantów ruchu drogowego, oni siedzą i wykonują tę całą obróbkę dokumentacyjną, papierową, a w rezultacie prowadzi to do tego, że te sto siedemdziesiąt jeden urzędzeń na dziś wykorzystywane jest w kilku procentach w porównaniu z ich możliwościami; tak, tylko w kilku procentach. Gdybyśmy wykorzystywali je w zdecydowanie większym zakresie, to rzeczywiście istniałaby możliwość niejako zdyscyplinowania użytkowników dróg, tak aby stosowali się do ograniczeń prędkości.

Budując automatyczny system kontroli ruchu drogowego, chcemy te fotoradary pospinać drogą elektroniczną z centrum, w którym w sposób elektroniczny będą dokonywane ustalenia, kto jest właścicielem pojazdu i właściciel pojazdu będzie karany karą administracyjną, chyba że wskaże, kto kierował danym pojazdem. Nie chcemy, żeby to robiła Policja, chcielibyśmy, żeby robiła to inna instytucja. Przeprowadziliśmy już pewne uzgodnienia i wydaje się, że optymalnym rozwiązaniem byłoby, gdyby robiła to Inspekcja Transportu Drogowego, która zbudowałaby ten system wspólnie z Policją. Niestychanie ważne jest to, żeby Inspekcja Transportu Drogowego, jeżeli realizowałaby to zadanie, pieniądze uzyskane z kar administracyjnych otrzymywała na samofinansowanie instytucji i poprawę bezpieczeństwa na drogach. Dlaczego? Jeżeli te pieniądze nie będą przekazywane do tej instytucji, to dosłownie za chwilę, w ciągu miesiąca ona się zapcha i fotoradary znowu będą wykorzystywane w kilku procentach, a nie tak, jak powinny być wykorzystywane.

Niebawem będziemy prezentować projekt ustawy, zmiany w prawie o ruchu drogowym i założenia tego automatycznego systemu nadzoru nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym właśnie po to, żeby można było ostudzić emocje i prędkość, z jaką poruszają się nasi kierujący w Polsce. Przecież sami widzimy, że gdy Polacy wjeżdżają do krajów Europy Zachodniej, tam, gdzie przestrzeganie ograniczeń prędkości jest egzekwowane przez inne formacje policyjne, zachowują się i jeżdżą normalnie, nie szaleją, tymczasem wjeżdżają do kraju, wraca ułańska fantazja i nikt nie stosuje się do przepisów ograniczających prędkość.

Sprawą niestychanie ważną jest to, aby rzeczywiście zrationalizować oznakowanie ograniczenia prędkości, aby było ono realne, a nie ustalone tak, jak to często jest dzisiaj, gdy jest dwupasmowa droga, nie ma żadnych bocznych dróg wyjazdowych, ale ponieważ znajduje się ona w obrębie miasta, to jest ograniczenie do 50 km na godzinę i czasami śmieszni policjanci z ruchu drogowego ustawiają się i próbują zatrzymywać tych, którzy jadą szybciej. Oznakowanie musi być realne, adekwatne do zagrożenia. Ustawianie masztów, w których znajdują się fotoradary cyfrowe, będzie następowało tam, gdzie dochodzi do wypadków drogowych. Nie chodzi o łapanie osób, które przekraczają dozwoloną prędkość, ale istotą tego systemu jest to, żeby oznakowanie i urządzenia stawiać tam, gdzie dochodzi do wypadków drogowych.

Ograniczenie prędkości, dostosowanie się do narzuconych prędkości, wymuszonych również poprzez system fotoradarów, upłynnia prędkość jazdy, udrażnia, ułatwia przemieszczanie się po drogach. Nie jest tak, że w ten sposób ogromnie spowalnia się ruch, to daje możliwość rzeczywiście płynnego i spokojnego przemieszczania się. Wielu z państwa pewnie jeździło w różnych krajach, na przykład w Wielkiej Brytanii,

i nie ma wyścigu, jeden za drugim powoli, sznureczkiem, wszyscy jada, tak jak pozwalają przepisy, i ten ruch jest płynny, choć jest on nieco ograniczony.

Takie są założenia, to jest to, co musimy najpierw zbudować, żeby móc mówić o poprawie bezpieczeństwa ruchu w Polsce. Dyrektywa jest następnym krokiem, który pozwoli na to, żebyśmy mogli egzekwować przestrzeganie prawa również od kierujących, którzy nie są Polakami, nie są obywatelami polskimi, a którzy łamią prawo na terenie naszego kraju. To jest niejako dalszy element.

Było pytanie, czy w ciągu miesiąca będziemy się w stanie dostosować. Myślę, że jeszcze ważniejsze jest to, żebyśmy jak najszybciej zbudowali ten system u nas, w Polsce, a wtedy łatwiej będzie dopasować, doprowadzić, stworzyć możliwości korzystania z baz informacyjnych poza granicami i równocześnie zapewnić dostęp do naszych baz informacyjnych. Jesteśmy sobie w stanie z tym poradzić. Aczkolwiek należy się spodziewać, że to jeszcze sporo potrwa, zanim ta dyrektywa wejdzie w życie. Ten czas to jest czas akurat na to, żeby uporządkować to nasze podwórko.

Teraz może trochę o szczegółach związanych już z samym ruchem drogowym. Poprosiłbym pana dyrektora, aby przybliżył państwu jeszcze trochę danych.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Tak, bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

Zastępca Dyrektora

Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji

Marcin Flieger:

Dziękuję serdecznie.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Ja postaram się odnieść do tych pytań, nazwijmy to, infrastrukturalnych, które ze strony szanownych panów senatorów tutaj padały. Powrócę jeszcze do tematu urealnienia prędkości, albowiem planując wyposażenie Policji czy w ogóle jednostek bądź instytucji kontroli ruchu drogowego w urządzenia automatyczne, bardzo duży nacisk kładliśmy na to, żeby nie budować wokół tego negatywnego PR, a mianowicie aby ograniczenia prędkości związane z urządzeniami służącymi do jej kontroli były jak najbardziej urealnione.

Naszym naturalnym sojusznikiem jest tu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która co prawda ma w zarządzaniu tylko 5% całej sieci drogowej, ale właśnie na tych 5% ma miejsce aż 40% wypadków ze skutkiem śmiertelnym. To jest nasz naturalny sojusznik. Generalna dyrekcja przy naszym udziale realizuje program pod nazwą „Drogi zaufania”. Nie wiem, czy akurat wśród szanownych panów senatorów są przedstawiciele województw, przez które przebiega droga nr 8, ale chciałbym powiedzieć, że jest to droga, która w zeszłym roku została objęta tym pilotażowym programem kompleksowo, począwszy od analizy oznakowania, zdjęcia tych ograniczeń prędkości, o których nie chcę powiedzieć, że były niepotrzebne, ale których ustawienie budziło najwięcej wątpliwości, de facto nastąpiło zwiększenie prędkości poruszania się pojazdów, przez ruchy czy inwestycje o charakterze infrastrukturalnym, czyli przebudowę dróg, budowę segregacji, separację ruchu pieszych od ruchu pojazdów, po oczy-

wiecie ten ostatni element, można powiedzieć, pięść, to twarde rozwiązanie, czyli montaż urządzeń służących do nadzoru nad prędkością.

Muszę powiedzieć, że pilotaż, który rozpoczął się w ubiegłym roku, przyniósł spodziewane efekty, to, o co nam wszystkim chodzi. Mianowicie poprawił się stan bezpieczeństwa na tej drodze, a była to najbardziej niebezpieczna droga w Polsce. Zmniejszyła się liczba osób, które giną na tej drodze. W związku z tym Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będzie realizowała ten program na kolejnych drogach krajowych. Siłą rzeczy nie można tego zrobić od razu, ponieważ jest to bardzo szeroki projekt. W tym roku objęte nim zostaną drogi oznaczone jednocyfrowo, tak to wynika z hierarchii ustalonej na podstawie obciążenia ruchem, po prostu te drogi są najbardziej obciążone. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. Pan senator zwrócił uwagę na kwestię skrzyżowań i wprowadzania kierunkowych rozwiązań. Generalnie dotyczy to miast, tam ta sygnalizacja jest przebudowywana. Rzeczywiście jako uczestnik ruchu też na własnej skórze odczuwam wydłużenie czasu przejazdu. Niemniej jednak wydaje się, że jeśli zważymy na bezpieczeństwo i możliwość bezkolizyjnego przejechania przez skrzyżowanie czy jego opuszczenia, to nawet minimalne wydłużenie czasu przejazdu, bo te cykle nie wydłużają go istotnie, wydaje się przynosić korzyść, tym bardziej że miasta tworzą już scentralizowane systemy zarządzania ruchem. Do tej pory mieliśmy do czynienia ze zbiorem skrzyżowań wzajemnie ze sobą niepowiązanych. Teraz nowoczesne technologie pozwalają tworzyć całe systemy zarządzania ruchem, a tym samym te segregatory, separatory skrętu w lewo – głównie o to chodzi – z całą pewnością nie będą miały istotnego wpływu na wydłużenie czasu przejazdu.

Jeżeli mogę, to odniósłbym się jeszcze do kwestii instalowania urządzeń służących do nadzoru nad prędkością w kontekście planowanego czy realizowanego programu budowy sieci autostrad, dróg ekspresowych. My przyglądaliśmy się temu, jak to jest rozwiązane w innych krajach, gdzie w zasadzie sieć autostrad jest tą podstawową siecią, po której poruszają się pojazdy. Koledzy z Holandii mają już sieci fotoradarów na drogach ekspresowych, na autostradach. My w Polsce na tych odcinkach, które już mamy, cały czas dokładnie obserwujemy czy staramy się analizować natężenie ruchu, zagęszczenie tego ruchu. Co stwierdzono w kontekście autostrad? Otóż, obecność policjanta czy też urządzenia dyscyplinującego kierowcę jest wskazana w tych najmniej chyba ulubionych miejscach na autostradzie, czyli w punktach poboru opłat, gdy z dużych prędkości trzeba przejść do małych, gdy trzeba zwolnić. Na tych odcinkach dochodziło do sytuacji najeżdżania na pojazdy poprzedzające właśnie z uwagi na niewyhamowanie. Tu rzeczywiście widzimy miejsce do stosowania nadzoru bądź przez obecność policjantów, bądź przez obecność systemów automatycznych. W kontekście autostrad tak na obecną chwilę miałoby to wyglądać.

Zanotowałem sobie jeszcze dwa pytania niezwiązane już bezpośrednio z dyrektywą, ale dotyczące tych nowych uregulowań prawnych, chodzi o używanie świateł mijania przez całą dobę. Parę dni temu minął chyba rok od wejścia w życie tych uregulowań. Nie mamy jeszcze pełnej analizy rok do roku, ale chciałbym powiedzieć, że analizując cały rok 2007, który niestety nie był tak dobry, jak najlepszy w ostatnich siedemnastu latach rok 2006, zaobserwowaliśmy taką sytuację, że w pierwszym kwartale, w ciągu pierwszych trzech miesięcy liczba osób zabitych wzrosła bardzo istotnie, bo było to blisko czterysta osób, zginęło bodajże trzysta dziewięćdziesiąt sześć osób

więcej niż w pierwszym kwartale roku 2006, ale w trzech pozostałych kwartałach było o dwadzieścia dziewięć osób zabitych mniej.

Ja oczywiście nie upatruję we wprowadzeniu tego obowiązku jedyne go elementu, który przyczynił się do poprawy stanu bezpieczeństwa, ale myślę, że analiza, którą przeprowadzimy w przyszłości rok do roku, a spodziewamy się mieć taką analizę z uwagi na nasz okres sprawozdawczości w czerwcu, pokaże, czy rzeczywiście można tu znaleźć bezpośrednie przełożenie, jeżeli chodzi o zmianę przepisów, używanie świateł mijania i wpływ na stan bezpieczeństwa. De facto, patrząc na cały rok 2007, w ostatnich trzech kwartałach odnotowano spadek liczby zabitych. Tak się złożyło, że jest to czas obowiązywania nowych przepisów, jeżeli chodzi o używanie świateł mijania.

Jeszcze jedna sprawa. Ze strony pana senatora padło pytanie dotyczące ograniczenia wieku, tego górnego limitu, jeżeli chodzi o możliwość posiadania prawa jazdy czy korzystania z pojazdów. Taka dyskusja się toczyła, ona powracała czy w zasadzie powraca przy każdej nowelizacji prawa o ruchu drogowym w części dotyczącej uzyskiwania uprawnień. Jako resort spraw wewnętrznych, jako Policja zwracaliśmy uwagę także na to. Choć osoby w starszym, bardziej zaawansowanym wieku nie stanowią wysokiego odsetka sprawców wypadków drogowych, niemniej jednak sugerowaliśmy tu wprowadzenie pewnego rodzaju limitowania czy górnej granicy, po przekroczeniu której na przykład kolejne badania lekarskie decydowałyby o dopuszczeniu do kierowania pojazdem. Upadało to na różnych etapach, bądź podczas prac komisji, bądź na etapie prac w ministerstwach. Myślę, że jest to temat, który może czy powinien wręcz powrócić.

Jest tu jedna bardzo ważna sprawa, na którą należy zwrócić uwagę. Mianowicie to, że instytucje, w tym przypadku służba zdrowia czy lekarze, którzy dokonują badań, niezależnie od tego, że nie są to badania kandydatów na kierowców czy kierowców, w przypadku stwierdzenia schorzenia, które w opinii lekarza może rzutować na sprawność umysłową, fizyczną i kierowanie pojazdami, zawsze mogą się zwrócić do odpowiedniej komórki, do wydziału komunikacji lub prezydenta miasta o poddanie takiego kierowcy kontrolnemu sprawdzeniu czy kontrolnemu badaniu w celu ustalenia, czy posiada on, czy też nie, zdolności psychofizyczne do kierowania pojazdami. Jest tu taka możliwość. Oczywiście do dyskusji pozostaje kwestia tego, jak ona jest realizowana.

Tak że ja...

(*Głos z sali:* Jeszcze narkotyki.)

Aha, rzeczywiście, bardzo przepraszam, jeszcze narkotyki. Tak jak powiedział pan minister, w przypadku zatrzymania w Polsce osoby poruszającej się samochodem zarejestrowanym poza granicami kraju nie ma tego problemu, bo my fizycznie mamy tę osobę i w zasadzie z rąk jej nie wypuszczamy. Zastosowanie tej dyrektywy w przypadku narkotyków bądź alkoholu będzie polegało tylko na tym, że my jako Polska będziemy przekazywali informacje o właścicielu samochodu zarejestrowanego w Polsce na potrzeby innych krajów. Ja przyznam szczerze, że usiłowałem znaleźć przykład, którym mógłbym się posłużyć, nie dokonywałem analizy stanu prawnego wszystkich poza Polską, czyli dwudziestu sześciu krajów unijnych. Należy domniemywać, że skoro znalazł się taki zapis, to jest możliwa sytuacja, w której będzie w jakiś sposób wiadomo, że kierujący pojazdem był pod wpływem alkoholu. Być może będzie to na przykład doniesienie obywatelskie, gdy ktoś towarzyszył kierowcy przy spożywaniu alkoholu, a następnie kierowca oddalił się samochodem zarejestrowanym w Polsce,

a jego współtowarzysz poinformował o tym odpowiednie służby. Wtedy następuje konieczność przekazania służbom w danym kraju informacji o tym, kto jest właścicielem tego pojazdu, a tym samym uruchomiona zostanie procedura opisana w dyrektywie w celu ustalenia, kto w danym momencie nim kierował.

Z tego punktu widzenia Polska będzie dostarczała jedynie informacji o właścicielu pojazdu, tak aby służby odpowiedniego kraju mogły wszcząć procedurę opisaną w dyrektywie. Będzie to dotyczyło i alkoholu, i środków odurzających czy też działających podobnie do alkoholu.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo za wszystkie wyjaśnienia.

W przypadku wielu kwestii to było po prostu stwierdzenie faktów, mówimy o tym, jak jest, dotyczy to jakości dróg itd. Ja nie chciałbym kontynuować tej dyskusji, chyba że jeszcze jest coś ważnego.

Proszę bardzo.

Senator Stanisław Iwan:

Mnie się wydaje, że ważną sprawą w kontekście autostrad, których mamy niewiele, a ja często nimi jeżdżę, jest bardzo trudny problem, problem wyprzedzania się nawzajem przez ciężarówki. Zdarza się tak, że z tego powodu co kilka kilometrów trzeba hamować. Ja wiem, że ci kierowcy też się spieszą i że mają prawo jechać setką. Gdy jednak jeden jedzie setką, a drugi jedzie 97 km na godzinę, to wtedy wyprzedzają się na długości 8 km, bo tak to mniej więcej wychodzi. Jednak w moim mniemaniu, w moim odczuciu stwarza to realne zagrożenie, gdyż często wyjeżdżają, zajeżdżają drogę, a gdy się potem na nich na przykład mruga, to robią sobie zabawy i jadą równolegle przez następnych 15 km. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Panie Senatorze, to niczego nie wnosi. W Gdańsku na obwodnicy obowiązuje po prostu zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe.

Proszę bardzo, z tego, co rozumiem, wniosek pana senatora Głowskiego jest taki, aby komisja pozytywnie zaopiniowała projekt dyrektywy, tak?

Senator Piotr Głowski:

Ja chciałbym się tylko upewnić, że zapis o środkach odurzających zostanie zgłoszony przez rząd jako punkt do dopisania.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Adam Rapacki: Zostanie zgłoszony.)

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

To jest tryb art. 6, tak że wszystko jeszcze jest przed nami.

Czy są inne propozycje opinii komisji? Nie ma.

W takiej sytuacji zwykliśmy, Panie Ministrze, bez głosowania pozytywnie opiniować projekt dyrektywy.

Dziękuję bardzo panu ministrowi i wszystkim osobom towarzyszącym.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji Adam Rapacki: Dziękuję bardzo.)

Proszę państwa, przechodzimy do rozpatrzenia kolejnego punktu, ale zanim to zrobimy, ja chciałbym powitać na posiedzeniu naszej komisji pana ministra Andrzeja Dychę z Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, a także pana eurodeputowanego Macieja Giertycha. Witamy.

Panie Ministrze, bardzo proszę o krótkie przedstawienie projektu zawartego w punkcie drugim porządku obrad. Jest to wniosek – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Andrzej Dycha:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Stanowisko rządu Rzeczypospolitej Polskiej w odniesieniu do pierwotnego wniosku Komisji zostało przyjęte przez KERM 12 grudnia 2006 r., a stanowisko rządu w odniesieniu do zmienionego wniosku Komisji przyjęto 11 kwietnia tego roku.

Zmodyfikowany projekt rozporządzenia zawiera propozycje istotnych i potrzebnych zmian do projektu rozporządzenia. Dotyczy to między innymi wprowadzenia przepisów regulujących import równoległy środków ochrony roślin – myślę tu o art. 49a – oraz określenia kryteriów dla substancji aktywnych niskiego ryzyka – w art. 22.

Komisja Europejska odrzuciła wiele propozycji Parlamentu Europejskiego. W opinii rządu część z proponowanych przez Parlament Europejski poprawek mogłaby zostać uwzględniona we wspólnym stanowisku Parlamentu Europejskiego i Rady. Dotyczyć to może wydawania tymczasowych zezwoleń na dopuszczenie środka ochrony roślin do obrotu oraz zasady obowiązkowego wzajemnego uznawania zezwoleń pomiędzy państwami członkowskimi.

Kwestią, która budziła najwięcej kontrowersji w omawianym wniosku, były kryteria zatwierdzania substancji aktywnych. Była to kwestia szeroko dyskutowana, zwłaszcza w odniesieniu do środków ochrony roślin mutagennych, rakotwórczych i tych, które oddziałują szkodliwie na rozrodczość, myślę tu o substancjach aktywnych. Komisja Europejska zaproponowała ograniczenia w tym zakresie, tak zwane kategorie odrzucania. Parlament Europejski zaproponował zaostrenie tych kryteriów. Rząd polski stoi na stanowisku, że preferowanym narzędziem podejmowania decyzji w tym punkcie powinna być ocena ryzyka. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Ja poproszę pana przewodniczącego Zdzisława Pupę o uwagi do tego projektu.

Senator Zdzisław Pupa:

Tutaj jest problem z oceną ryzyka, bo mamy mało informacji na temat na przykład środków mutagennych, teratogennych czy egzogennych, a są to ważne sprawy. Można powiedzieć, że w stanowisku rządu praktycznie nie ma informacji na temat ograniczeń w stosowaniu tego typu środków, jest tu natomiast informacja o tym, że ta dyrektywa – tak to rozumiem – ma za zadanie jedynie uproszczenie czy stworzenie możliwości łatwiejszego wydawania tymczasowych zezwoleń na dopuszczanie tych środków do obrotu.

Kolejna kwestia także związana jest z tym, że ta dyrektywa pozwoli na łatwiejszy przepływ i handel środkami ochrony roślin pomiędzy krajami Unii Europejskiej. Jakie to będzie miało skutki gospodarcze dla producentów środków ochrony roślin w Polsce? To też jest ważne. Chodzi mi o import tych środków, o ograniczenia, jakie są stosowane w eksporcie. Wiemy, że te przepisy mają to regulować, ma nastąpić implementacja tych przepisów unijnych w naszym kraju. Gdyby pan był uprzejmy przybliżyć, jakie będą tego reperkusje, to poprosilibyśmy o to.

Faktem jest również to, że związane są z tym pewne koszty, które dotyczą również naszego kraju. Cały koszt wprowadzenia tego w Unii Europejskiej ma wynosić 20 milionów euro, Polska ma ponieść koszty na poziomie 480 tysięcy euro. Prosiłbym, żeby pan był uprzejmy przybliżyć te kwestie.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś pytania w tej sprawie?

Proszę bardzo, pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję bardzo.

Dostrzegam pewną niespójność w analizie stanowiska rządu. Na stronie 2, gdzie uzasadniane jest stanowisko rządu, jest napisane, że Komisja Europejska odrzuciła wiele propozycji Parlamentu Europejskiego, a na stronie 4 w ocenie skutków prawnych nasz rząd ustosunkowuje się do tych odrzuconych punktów. Myślę, że wymagałoby to wyjaśnienia. Podam przykład. Otóż, poprawka do art. 39 o zasadzie wzajemnego uznawania zezwoleń pomiędzy państwami członkowskimi została odrzucona, a tymczasem my odnosimy się do tej poprawki, nasz rząd chce się do niej jakoś ustosunkować. To byłaby jedna sprawa.

Druga sprawa. Jest tu informacja mnie osobiście troszeczkę niepokojąca, mianowicie jako przykład podaje się, że w Polsce jest obecnie siedemset środków dopuszczonych do obrotu, w Niemczech – tysiąc czterdzieści jeden. Sugeruje to, że w Polsce tych środków jest za mało. Ja, myśląc o zdrowej żywności, uważam, że im mniej tych środków, tym lepiej. Dlaczego zatem pojawia się porównanie, które sugeruje, że daleko nam do Niemiec? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, jeszcze pan senator Wojciechowski.

Senator Grzegorz Wojciechowski:

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Czy przy tej okazji jest przewidywana jakaś zmiana dotycząca oznaczenia środków chemicznych? Dotychczasowe oznaczenia zawierają w zasadzie wyłącznie klasę, klasa jest ustalana w oparciu o tak zwane LD50, czyli wskaźnik śmiertelności bezpośrednio po spożyciu. Tymczasem konieczne byłoby wprowadzenie również innych oznaczeń, oznaczeń, które są czasem niezbędne. Chodzi o inne niebezpieczeństwa, na przykład środki rakotwórcze, które odkładają się, znaczna ich część odkłada się w organizmie, bardzo często przede wszystkim w komórkach rozrodczych, co może skutkować dla przyszłych pokoleń. Czy przy tej okazji przewidywana jest jakaś zmiana w tym zakresie? Jeśli nie, to dlaczego. Proszę o uzasadnienie. Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Andrzej Dycha:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie!

Jeżeli chodzi o ocenę ryzyka, to chciałbym w kilku słowach nakreślić, co jest tak naprawdę główną osią sporu w przypadku omawianego dokumentu. Otóż, Rada Unii Europejskiej i Parlament Europejski mają troszeczkę inne podejście w odniesieniu do implementacji zapisów o związkach chemicznych, które znajdują się w załączniku. Parlament Europejski stoi na stanowisku, że te mechanizmy powinny być bardziej restrykcyjne i że już sam komunikat i wpisanie przez Komisję jakiejś substancji na tę listę ma skutkować zakazem jej stosowania. Tymczasem rząd polski i najprawdopodobniej również Rada będą stali na takim stanowisku, że będą potrzebne dodatkowe analizy, że będzie możliwość przeprowadzenia dodatkowych analiz dotyczących oceny ryzyka. Do tego sprowadza się istota problemu.

Zaraz powiem o skutkach gospodarczych, ale na początek jeszcze jedna uwaga. Warto pamiętać o tym, że wspomniany projekt legislacyjny jest omawiany w Unii Europejskiej w ramach tak zwanej procedury współdecydowania. Co to oznacza? Otóż jest tu inaczej niż zwykle w przypadku kwestii rolnych, kiedy to de facto Rada podejmuje decyzję o kształcie dokumentu. W tym przypadku zmiany i kształt tego dokumentu są ustalane na podstawie zgody pomiędzy Parlamentem Europejskim a Radą. Warto pamiętać też o tym, że jesteśmy na etapie pierwszego czytania. W związku z tym, podobnie jak w przypadku dyrektywy REACH, która także dotykała kwestii określania substancji chemicznych w pewnym kontekście ogólnym, również tutaj nale-

ży się spodziewać, takie są nasze prognozy, że i w tym przypadku proces legislacyjny skończy się na poziomie trzeciego czytania. Chciałbym w ten sposób podkreślić, że jeżeli chodzi o proces zaawansowania legislacyjnego na poziomie Unii Europejskiej, to jest to poziom początkowy.

Jeżeli chodzi o skutki gospodarcze, to wszystko będzie zależało od końcowego kształtu tego dokumentu. Można zakładać dwa scenariusze, gdy ten projekt zostanie przyjęty w kształcie proponowanym przez Parlament Europejski albo gdy będzie bardziej wychodził naprzeciw oczekiwaniom rolników i przedsiębiorców produkujących środki ochrony roślin. W obu przypadkach ocena będzie różna. Wszystko zależy również od ostatecznego kształtu listy, która zostanie zaproponowana przez Komisję, bo mogą się tam znaleźć substancje, które są na przykład szeroko stosowane w działalności sadowniczej czy produkcji warzyw, zakazem sprzedaży na terytorium Unii Europejskiej mogą zostać objęte środki ochrony roślin powszechnie stosowane przez rolników w Polsce, co będzie się wiązało z zastąpieniem tych środków innymi środkami, które są droższe.

Jeżeli chodzi o różnice w liście środków, które są w Polsce i w Niemczech – pan senator podnosił tę kwestię – to ich rejestracja dokonywana jest na wniosek przez odpowiednie służby. Niektóre substancje i środki, które są stosowane w Niemczech, nie zostały dopuszczone na rynek polski. Po przyjęciu tego aktu prawnego normy zostaną ujednolicone, zostaną także wprowadzone jednakowe standardy, jeżeli chodzi o stosowanie substancji rakotwórczych, również tych, które wpływają na zarodki i płody ludzkie. Ta lista będzie ujednolicona.

Jednak to, co jest główną osią sporu, o czym wspominałem wcześniej, to jest to, w jaki sposób ten załącznik będzie konstruowany i czy będzie miał charakter prawa obowiązującego, czy będzie możliwość przeprowadzenia dodatkowych badań, które wpływałyby na kształt tej listy, na pozycje, które będą się na tej liście znajdowały. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Pan senator Głowski.

Senator Piotr Głowski:

Chciałbym spytać, czy braliście państwo pod uwagę to – prawdopodobnie braliście, jest to nawet napisane – że znacząco zmieniamy sposób, w jaki to prawo będzie wdrażane. Do tej pory mieliśmy do czynienia z dyrektywą, w tej chwili rozmawiamy o rozporządzeniu. To, jak trudna jest implementacja wprost w tym zakresie na terenie całej Wspólnoty, pokazuje chociażby zaproponowany system stref, który zupełnie nie uwzględnia klimatu, rodzajów gleb. Czy uważacie państwo, że odgórne narzucanie praktycznie w całej Europie jednakowych standardów związanych z ochroną jest celowe? Czy nie należałoby wrócić do może ulepszonej, ale jednak dyrektywy i lokalnych rozwiązań prawnych?

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
To jest istotna kwestia.
Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Andrzej Dycha:**

Tak jak to zostało zapisane w stanowisku, rząd popiera rozwiązanie, o którym rozmawiamy, aby to miało charakter wspólnotowy i obowiązywało w całej Wspólnocie. Aczkolwiek kwestie, o których wspomniał pan senator, również są brane pod uwagę. Jednak ze względu na wspólną organizację rynku oraz stosowanie podobnych standardów i podobnych narzędzi w produkcji rolniczej istotne jest to, żeby te standardy były jednakowe, żeby substancje, które są stosowane w jednych krajach członkowskich, mogły być stosowane również w innych i odwrotnie, bo dotyczy to również zakazu, aby substancje, które zostaną uznane za szkodliwe, nie mogły być stosowane w innych krajach członkowskich.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Pan senator Pupa, a potem pan eurodeputowany Giertych.
Proszę bardzo.

Senator Zdzisław Pupa:

Na podstawie argumentów, które pan przedstawił, wydaje mi się, że jedynym celem wprowadzania tego rozporządzenia jest to, aby był swobodny przepływ środków ochrony roślin. Tak to zrozumiałem, tak to odbieram. Ta dyrektywa nie ma nic wspólnego, można powiedzieć, z bezpieczeństwem żywności dla naszych obywateli. Ja patrzę na to przez analogię do konserwantów, którymi traktowana jest, można powiedzieć, żywność. Trzeba zwrócić uwagę również na to, że żywność, każda żywność, która jest dostępna w sklepach, poddawana jest zabiegom z użyciem środków ochrony roślin. Kolega senator zadał pytanie dotyczące etykiet, informowania o tym, czy ta żywność jest mutagenna, teratogenna, egzogenna. No, niestety, nie udzielił pan odpowiedzi na to pytanie.

Uważam, że każdy, kto stosuje środki ochrony, nawet w ogródku działkowym, i chce mieć w miarę dobrą żywność, chciałby wiedzieć, czy na przykład oprysk Miedzianem, Indofilem czy innym środkiem nie spowoduje skutków, o których pan wspominał. Dzisiaj na przykład nie mamy pewności, czy kobieta w ciąży może spożywać ogórki, do których uprawy zastosowano taki czy inny środek, czy nie może ich spożywać. To są poważne problemy, o których pan tu nie wspominał. Mówimy o bezpieczeństwie militarnym Polski, ale tak samo ważne jest bezpieczeństwo zdrowotne obywateli. Ja bym prosił, żebyśmy podeszli do tych kwestii bardzo poważnie, bo rzeczywistość jest taka, jak mówię.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Pan poseł Giertych.

Poseł do Parlamentu Europejskiego Maciej Giertych:

My jesteśmy poddawani bardzo silnemu lobbingowi różnych firm. Oczywiście argumenty dotyczą zdrowia, tego, żebyśmy się wzajemnie nie truli itd., ale najczęściej chodzi o interesy poszczególnych producentów środków. Moje pytanie dotyczy tego, w jakim zakresie zapisami tych dyrektyw zagrożeni są polscy producenci środków ochrony roślin. Gdy przyjdzie do głosowania w Parlamencie Europejskim, to prosilibyśmy o jakiś sygnał, wskazówkę, jak głosować, żeby zadbać o interes nie tylko polskich konsumentów, ale polskich producentów rolnych, również polskich producentów, bo jest to walka głównie między producentami.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Jeszcze pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Pragnę powtórzyć moje pytanie, ale tym razem inaczej je zadam. Chciałbym je powtórzyć, bo nie uzyskałem odpowiedzi. Czy polski rząd będzie forsował odrzucone poprawki o dopuszczeniu środków ochrony roślin do obrotu oraz o zasadzie obowiązkowego wzajemnego uznawania zezwoleń pomiędzy państwami członkowskimi? Dziękuję.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.
Panie Ministrze, to jest komplet pytań. Bardzo proszę o odpowiedzi.
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Andrzej Dycha:
Panie Przewodniczący, jeżeli mógłbym, to o odpowiedź w tych sprawach prosiłbym pana dyrektora.)

Panie Dyrektorze, bardzo proszę.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Unii Europejskiej i Współpracy Międzynarodowej
w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Roman Pitera:**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

W zakresie oznaczeń środków chemicznych obecnie obowiązuje system regulowany odrębnymi przepisami w zakresie substancji i preparatów chemicznych. To

rozporządzenie w jednym miejscu gromadzi przepisy regulowane dyrektywą nr 414 z 1971 r., która wielokrotnie była zmieniana. Rozporządzenie ma na celu zgromadzenie w jednym miejscu przepisów ułatwiających stosowanie prawa i zagwarantowanie bezpieczeństwa w zakresie zdrowia obywateli. W tej chwili w tym rozporządzeniu nie są dokonywane zmiany w zakresie oznaczeń preparatów chemicznych, nie było tego rodzaju wniosków.

W odpowiedzi na pytanie o stanowisko rządu w tych sprawach, które poruszył pan senator Gruszka, mogę powiedzieć, że w tej chwili w Radzie trwa dyskusja i argumenty przedstawiane w ramach tej dyskusji będą oceniane. W najbliższym czasie odbędzie się spotkanie i rozmowy na ten temat. Ponieważ dyskusja ta wkracza w decydującą fazę, rząd będzie podejmował te sprawy na najbliższych posiedzeniach.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Było jeszcze pytanie o zagrożenia, także dla polskich producentów.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Andrzej Dycha:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Te skutki w znacznej mierze będą zależały od kształtu listy substancji, od tego, które substancje zostaną dopuszczone do obrotu, a które zostaną uznane za szkodliwe dla zdrowia. Kształt tej listy będzie określał zakres dopuszczenia środków, decydował o dopuszczeniu albo braku dostępu na rynek środków ochrony roślin w Polsce, a za tym będą szły skutki gospodarcze, które na tym etapie prac są trudne do określenia. Zakaz wprowadzenia konkretnego środka na rynek polski może skutkować potrzebą wprowadzenia substytutu danego środka, który jest droższy, i stosowania go w produkcji rolniczej.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Z tego, co rozumiem, rząd jest za przyjęciem takich regulacji, ale w fazach podejmowania kolejnych decyzji będzie pilnował tak interesu polskich producentów, jak i kwestii zdrowia konsumentów. Czy tak?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Andrzej Dycha:**

Tak, Panie Przewodniczący, temu ma służyć ten instrument niebezpośredniego wprowadzania czy stosowania tej listy Komisji Europejskiej. Będziemy mieli czas, będziemy dysponowali czasem, żeby dostosować ofertę, jeżeli chodzi o środki ochrony roślin dla polskich rolników. Tak naprawdę ma to służyć dostarczeniu nam instrumentu, którym będziemy mogli kontrolować sytuację na rynku. Nie będzie to nagła zmiana.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Ja bym prosił o wniosek dla komisji.

Senator Zdzisław Pupa:

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Jest to temat, jak już mówiłem, bardzo istotny, bardzo ważny tak z punktu widzenia bezpieczeństwa żywnościowego, jak z punktu widzenia producentów. Ponieważ jest to pierwsze czytanie tego rozporządzenia, to ja bym proponował, żebyśmy przyjęli propozycje, które zostały nam przedstawione, ale z uwzględnieniem wniosków, które padły w naszej dyskusji.

Proponowane rozporządzenie ma między innymi zabezpieczyć polskich producentów środków ochrony roślin przed ewentualną nieuczciwą, można powiedzieć, konkurencją. Ta kwestia, jak już piszecie w informacji, wymaga szczegółowej analizy. Prosiłbym, abyśmy później, kiedy jeszcze raz będziemy rozpatrywali ten wniosek, otrzymali taką analizę i mieli pełną informację.

Druga sprawa. Rzeczywiście w różnych krajach stosuje się różne środki ochrony roślin. Środek, który jest stosowany na przykład w krajach o klimacie włoskim, południowym, niestety, może nie znaleźć zastosowania u nas, w naszym klimacie. Należałoby uwzględnić również tę kwestię, rozważyć, żeby nie było może tak swobodnego przepływu środków ochrony roślin.

A jeśli chodzi o to, o czym powiedział pan dyrektor, że to rozporządzenie nie zmienia oznaczeń czy etykiet, to jednak należy zwrócić uwagę czy wpłynąć na to, aby te oznaczenia były. Rolnik, osoba, która stosuje środki ochrony roślin, po prostu musi wiedzieć, czy te środki będą odpowiednie do zastosowania w danym klimacie, w danym kraju, na danej glebie. Może się przecież okazać, że jakiś środek będzie odpowiedni do stosowania na północy, a na południu może wykazywać na przykład właściwości teratogenne. Prosiłbym o to, żeby to zostało uzgodnione.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi

Andrzej Dycha:

Dziękuję bardzo.

Jeżeli panowie pozwolicie, chciałbym uściślić jedną sprawę. W omawianym wniosku nie mówi się bezpośrednio o konkretnych środkach chemicznych, mówi się o substancjach, które są stosowane do wytwarzania tych środków. Zatem filozofia jest taka, żeby nie wprowadzać substancji, żeby zakazać stosowania substancji szkodliwych dla zdrowia w produkcji konkretnych środków.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Głowski.

Senator Piotr Głowski:

Ja rozumiem, że intencje rozporządzenia są szczytne, ale na przykład zakaz stosowania konkretnego środka może doprowadzić do upadłości dużego producenta z tego względu, że nie będzie miał dostępu do tego środka albo jego substytutu. Zatem na pewno będzie to miało wpływ na samą produkcję i należy to brać pod uwagę.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Z tego powodu, jak sądzę, propozycja jest taka, żeby komisja pozytywnie zaopiniowała projekt rozporządzenia, ale jednocześnie zgłosiła uwagi, które rząd powinien wykorzystać. Liczymy na to, że w kolejnych etapach, gdy będziemy to rozpatrywali w trybie art. 8, a potem art. 9, zostanie to uwzględnione.

(Głos z sali: Komisja pozytywnie opiniuje stanowisko rządu...)

(Senator Zdzisław Pupa: Z rozszerzeniem o nasze wnioski.)

Proszę państwa, w trybie art. 6 komisja ustosunkowuje się do projektu rozporządzenia, na tym etapie nie musi być jeszcze stanowiska rządu. My odnosimy się do projektu rozporządzenia. Tak jak powiedział pan senator Głowski, cele są szczytne itd., ale jak będzie wyglądała praktyka, to życie pokaże. W każdym razie chcemy, żeby w trakcie dalszego procedowania wszystkie uwagi i podnoszone tu kwestie zostały wzięte pod uwagę.

Panie Ministrze, może tak być, tak?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Andrzej Dycha: Tak, oczywiście.)

Czy ktoś ma inną propozycję? Nie.

Zatem komisja pozytywnie opiniuje projekt i zgłasza uwagi, które padły na sali. Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do omówienia kolejnego punktu porządku obrad. Jest to wniosek dotyczący rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie nr 423/2004 w odniesieniu do odnowienia zasobów dorsza oraz zmieniającego rozporządzenie nr 2847/93. Resortem wiodącym jest również Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi i też rozpatrujemy to w trybie art. 6, co jest ważne.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Andrzej Dycha:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Celem niniejszego wniosku jest wprowadzenie niezbędnych zmian do rozporządzenia Rady, które ustanawia środki odnowienia zasobów dorsza, czyli tak zwany plan odnowienia zasobów dorsza.

Planowane zmiany w rozporządzeniu Rady uzasadnia się następującymi nowymi elementami: koniecznością przeglądu celów, uproszczeniem systemu zarządzania nakładem połowowym, dostosowaniem planu do różnych poziomów odnowienia zasobów, przepisami dotyczącymi zasad odłowu w przypadku niewystarczających danych, koniecznością zmniejszenia ilości odrzutów i włączeniem zasobów dorsza na Morzu

Celtyckim. Przy uwzględnieniu powyższego należy dostosować przepisy dotyczące kontroli do nowej struktury i nowych przepisów. Istnieje konieczność zmiany istniejącego planu odnowienia zasobów dorsza, tak aby stał się on bardziej aktualny, pełniejszy, prostszy i bardziej wydajny, chodzi również o nowe sposoby monitorowania i kontroli.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej popiera wprowadzenie niezbędnych zmian w rozporządzeniu Rady.

Pragnę przypomnieć, że niniejsze zmiany do rozporządzenia Rady nr 423/2004 wpisują się w szerszy kontekst tej tematyki, tematyki połowu dorsza. Pamiętajmy o tym, że w ubiegłym roku mieliśmy do czynienia ze znacznym przełowieniem dorsza w stosunku do limitów, które zostały przyznane Polsce przez Wspólnotę Europejską. W związku z tym zostało zawarte porozumienie pomiędzy Komisją Europejską a rządem Rzeczypospolitej Polskiej, w wyniku którego poziom tego przełowienia wynegocjowany przez ministra Plockego i określony na 8 tysięcy t dorsza został rozłożony na kolejne cztery lata, poczynając od roku obecnego. W roku obecnym nastąpi zmniejszenie tej kwoty o 800 t, w trzech kolejnych latach – o 2 tysiące 400 t. Pragnę również przypomnieć, że to porozumienie, zarówno sposób prowadzenia negocjacji, jak i podjęcie decyzji na ostatnim spotkaniu Rady Ministrów do spraw Rolnictwa i Rybołówstwa, tym razem w Luksemburgu, było szczególnie obserwowane przez naszych partnerów europejskich. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

To jest trochę tak, że my zajmujemy się dorszem właściwie za każdym razem, gdy tylko ta kwestia jest podnoszona, z wiadomych powodów. Pan minister o tym powiedział. Ja na przykład nie mam żadnych wątpliwości, że jeżeli zasoby dorsza są zagrożone, to trzeba podejmować działania, które by je chroniły i pozwalały na odnawianie. W związku z tą materią zawsze pojawia się problem dotyczący miar. Co jest obiektywne, czy obiektywne są liczby podawane przez odpowiednie instytucje, takie jak Komitet Naukowo-Techniczny i Ekonomiczny do spraw Rybołówstwa czy też inne ośrodki? Jest więc kwestia miar i ich obiektywności. Jednak same rozwiązania, które są proponowane, moim zdaniem są dobre. Zawierają nawet to, co było oczekiwane, czyli pewną elastyczność. Otóż, kraj, który ma do dyspozycji jakiś limit, może w pewnym stopniu wykorzystać go niejako według własnego uznania wewnątrz. To jest dobre rozwiązanie. Zatem mój wniosek będzie taki, abyśmy pozytywnie zaopiniowali projekt tej regulacji, ale prosiłbym jeszcze o wyjaśnienie kwestii tych miar.

Interesowałaby mnie jeszcze jedna sprawa. Jest tu mowa o zachętach, istnieje konieczność zmniejszenia ilości tak zwanych odrzutów, a jednocześnie mają być wprowadzone nowe mechanizmy, zachęcające rybaków do uczestnictwa w programach unikania połowów dorsza. Co na to nasi rybacy z Bałtyku?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Andrzej Dycha:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

To właśnie ten temat jest główną przyczyną dzisiejszego spotkania w Gdańsku ministra Plockego również z dyrektorami i z pracownikami, którzy się tym zajmują, a nie mogli być obecni na wcześniejszym spotkaniu.

Intencją rządu jest doprowadzenie do porozumienia czy prowadzenie negocjacji na poziomie wspólnotowym przy pełnej wiedzy, poparciu i reprezentowaniu interesów polskich rybaków. Możemy powiedzieć o bardzo dobrej współpracy pana ministra Plockego ze środowiskiem rybackim w tej materii i wszystkie decyzje, również zobowiązania rządu co do szczegółowych sposobów i kontroli, i tego, jak to ma wyglądać, jakie mają być zachęty, są podejmowane i uzgadniane ściśle we współpracy ze środowiskiem rybackim.

Jeżeli chodzi o sposoby określania zasobów dorsza w Morzu Bałtyckim, co nas szczególnie interesuje, to te analizy przeprowadza Komisja Europejska. My do tych analiz mamy, z tego, co się orientuję – pan minister Plocke jest tu specjalistą – zastrzeżenia. Jeżeli chodzi o metodologię prowadzenia tych prac, to rzeczywiście nie wszyscy są tu zgodni.

Rząd polski prowadzi różnego rodzaju negocjacje również z innymi krajami, z innymi partnerami europejskimi, mające służyć powiększeniu kwoty dorsza, którą kwotą szczególnie zainteresowani są polscy rybacy, poprzez wymianę kwot, pozyskanie nowych kwot dorsza w zamian za kwoty ustalone dla innych gatunków ryb, którymi polscy rybacy są mniej zainteresowani.

Jeżeli chodzi o konkretne rozwiązania, to może pan dyrektor jest w stanie udzielić odpowiedzi na pytanie, jakie to mogą być mechanizmy.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Panie Ministrze, ja mogę potwierdzić, że rzeczywiście pan minister Plocke jest dobrze zorientowany w temacie, on jest z Wybrzeża, zna rybaków, tak że to on prowadzi z nimi trudne rozmowy, to prawda. Ja mówię tylko o tym, że łatwiej byłoby nam podejmować jakiegokolwiek decyzje, gdybyśmy nie mieli wątpliwości co do tego, że zasoby, o których mówimy, rzeczywiście są takie, jak podają to mierzące je unijne podmioty. Jeśli chodzi o zachowanie czy odnawianie zasobów dorsza, to moim zdaniem to musi być sprawa nadrzędna, a dopiero potem trzeba całą resztę temu podporządkować i dzielić się zasobami, które są, a jednocześnie pozwalać na ich odnawianie. Tak trzeba działać. Dobrze. Zatem z tego, co rozumiem, pan minister Plocke również o tym dyskutuje z rybakami.

Proszę bardzo, pan senator Gruszka.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję bardzo.

Jeśli chodzi o ten temat, to znowu jest tu pewna sprzeczność między punktami uzasadnienia. Jest tu mowa o konieczności zmniejszenia ilości odrzutów i wiąże się to z tym, że w tym momencie – tak to sobie wyobrażam – rybacy powinni wprowadzić nowe technologie. Zatem będzie to wpływało na zmianę technologii połowu, a tym samym wywoła to jakieś skutki społeczne, tak to sobie wyobrażam. Dalej jest mowa o tym, że ma się wprowadzić nowe mechanizmy zachęcające rybaków. Chciałbym wiedzieć, czy to jest wprowadzenie w ukryty sposób nowej formy dotacji dla rybaków.

Prosiłbym także o przybliżenie takich pojęć, bo jest tu zróżnicowane nazewnictwo, jak „nakłady połowowe”, które mają zostać zmienione, oraz „pułapy nakładu połowowego”. Czym one się różnią?

Bardzo zainteresowała mnie także konieczność przeglądu celów, gdzie zjawisko globalnego ocieplenia podane jest jako przyczyna zmniejszenia zasobów dorsza. Czy były prowadzone jakieś badania w tej sprawie? Czy jest to wynik prac komitetu, o którym wcześniej była mowa? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Andrzej Dycha: Panie Przewodniczący, jeżeli można, to prosiłbym o przekazanie głosu panu dyrektorowi, który mógłby udzielić szczegółowych odpowiedzi. Dziękuję bardzo.)

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

Zastępca Dyrektora

**Departamentu Unii Europejskiej i Współpracy Międzynarodowej
w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi**

Roman Pitera:

Panie Przewodniczący!

Jeśli chodzi o sprawę, którą przed chwilą poruszył pan senator Gruszka, to sama zmiana technologii, która jest oczywiście nowoczesna, jest wspierana różnymi środkami na poziomie europejskim. Strona polska również dysponuje środkami w budżecie, który jest dostępny w ramach perspektywy...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. W tej sytuacji w momencie przygotowywania programu operacyjnego dla rybołówstwa w ramach odpowiednich priorytetów przeznaczane będą odpowiednie środki na dostosowanie do nowych wymogów, co też jest szczegółowo omawiane i uzgadniane ze środowiskiem rybackim przez pana ministra Plockego, przez osoby odpowiedzialne za przygotowanie sektora rybackiego do nowych regulacji, również w odniesieniu do dorsza, tak aby – jak powiedział pan przewodniczący – nie tylko chronić dorsza, ale w przyszłości pozwolić rybakom na stosowną produkcję, odławianie tych ryb.

Jeśli chodzi o zróżnicowanie nazewnictwa, to mogę powiedzieć, że w tej chwili nazewnictwo będzie miało istotne znaczenie w polskiej wersji rozporządzenia. Teraz to nazewnictwo, które jest stosowane w terminologii polskiej, będzie również zgłaszane jako to, które powinno się znaleźć w ostatecznym tekście rozporządzenia. Ostateczny tekst będzie przygotowywany w momencie przyjęcia rozporządzenia przez Radę w wersjach urzędowych i oczywiście rząd polski będzie pilnował, aby to nazewnictwo w polskiej wersji językowej odpowiadało temu stosowanemu w prawie polskim. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Edmund Wittbrodt:

Dziękuję bardzo.

Moja propozycja jest taka, abyśmy pozytywnie zaopiniowali projekt rozporządzenia, bo te sprawy wymagają uregulowania.

Czy są inne propozycje?

(Głos z sali: Rozciągnięcie na cztery obszary.)

Tak jest.

Jeżeli nie ma innych propozycji, to komisja przyjmuje taką opinię.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Andrzej Dycha:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.)

Dziękuję bardzo panu ministrowi i państwu za udział w posiedzeniu komisji.

Proszę państwa, punkt czwarty to jest propozycja prezydium, aby nie rozpatrywać dokumentów oznaczonych COM (2008), wszystkie w trybie art. 6, o nrach 111, 139, 140, 149, 154, 161, 168, 170, 171 i 174. Gdyby były inne propozycje, to proszę o ich zgłoszenie.

Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad.

Następne posiedzenie komisji odbędzie się...

(Głos z sali: 14 maja.)

...14 maja o godzinie 8.30, czyli w dniu posiedzenia Senatu, ale przed posiedzeniem Senatu. Dziękuję bardzo. Do zobaczenia.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 12 minut 33)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851