

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 03)

(Posiedzeniu przewodniczą wicemarszałkowie Stefan Jurczak oraz Ryszard Czarny)

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Bardzo proszę panie i panów senatorów o zajęcie miejsc.

Otwieram trzydzieste trzecie posiedzenie Senatu Rzeczypospolitej Polskiej trzeciej kadencji. (Wicemarszałek trzykrotnie uderza laską marszałkowską).

Na sekretarzy powołuję senatora Janusza Okrzesika oraz senatora Andrzeja Chronowskiego. Listę mówców prowadzi będzie senator Janusz Okrzesik. Proszę senatorów sekretarzy o zajęcie miejsc przy stole prezydialnym.

Doręczony paniom i panom senatorom porządek dzienny trzydziestego trzeciego posiedzenia obejmuje:

1. Uchwałę Senatu w sprawie polityki ekologicznej państwa wraz z debatą na temat realizacji polityki ekologicznej państwa.
2. Stanowisko Senatu w sprawie ustawy o autostradach płatnych.
3. Zmiany w składzie osobowym komisji senackich.

Przypominam, że ustawa, której dotyczy punkt drugi porządku dziennego posiedzenia, została przez Radę Ministrów wniesiona w trybie art. 6 ust. 1 ustawy konstytucyjnej z dnia 17 października 1992 r. o wzajemnych stosunkach między władzą ustawodawczą i wykonawczą Rzeczypospolitej Polskiej oraz o samorządzie terytorialnym jako pilna. Zgodnie z art. 16 ust. 4 ustawy konstytucyjnej termin rozpatrzenia takiej ustawy przez Senat ulega skróceniu do 7 dni. Przypominam ponadto, że zgodnie z art. 56 ust. 2 Regulaminu Senatu do postępowania w sprawie ustaw pilnych nie mają zastosowania art. 16 ust. 4 pkt 1 i 2 oraz terminy określone w art. 29 ust. 2, w art. 31 ust. 2 i art. 55 ust. 2 Regulaminu Senatu.

Czy ktoś z państwa, pań i panów senatorów, pragnie zabrać głos w sprawie przedstawionego porządku dziennego?

Bardzo proszę.

### **Senator Ryszard Gibuła:**

Dziękuję uprzejmie, Panie Marszałku. Chciałbym zgodnie z Regulaminem Senatu, w trybie art. 60 ust. 1 pkt 2 oraz art. 32 ust. 2 prosić pana marszałka o dodanie do porządku obrad mojej inicjatywy ustawodawczej, dotyczącej zmiany ustawy o radiofonii i telewizji. Tekst został już złożony na piśmie w Biurze Legislacyjnym. Dziękuję uprzejmie.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Chciałem odpowiedzieć, Panie Senatorze, że pański wniosek został skierowany do komisji i dopiero po rozpatrzeniu przez komisję wejdzie pod obrady. Może jeszcze zapytam przewodniczącego komisji, czy uchwała jest już przygotowana?

### **Senator Ryszard Gibuła:**

Nie, Panie Marszałku. Zgodnie z regulaminem mam obowiązek na początku posiedzenia zasygnalizować fakt wniesienia inicjatywy ustawodawczej i poprosić o jej wniesienie do porządku obrad. Potem w trybie art. 32 ust. 2 zostaje to przekazane do komisji bez podejmowania dyskusji. Staralem się wykonać zapisy Regulaminu Senatu. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję. Chciałem więc panu senatorowi odpowiedzieć, że pański wniosek został przyjęty.

Stwierdzam, że Wysoka Izba przyjęła przedstawiony porządek dzienny trzydziestego trzeciego posiedzenia Senatu Rzeczypospolitej Polskiej trzeciej kadencji.

Przypominam, że oświadczenia senatorów są składane na końcu posiedzenia, po wyczerpaniu porządku dziennego. Zgodnie z art. 42 ust. 5 Regulaminu Senatu oświadczenie takie nie może dotyczyć spraw będących przedmiotem porządku bieżących obrad.

**Przystępujemy do punktu pierwszego porządku dziennego: uchwała Senatu w sprawie**

(wicemarszałek S. Jurczak)

polityki ekologicznej państwa wraz z debatą na temat realizacji polityki ekologicznej państwa.

Przypominam, że projekt uchwały, przedstawiony przez wnioskodawców, zawarty jest w druku nr 143, natomiast stanowisko Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych w druku nr 143A.

Proszę o zabranie głosu senatora reprezentującego wnioskodawców projektu uchwały, pana Ireneusza Michasia. Bardzo proszę, Panie Senatorze.

### **Senator Ireneusz Michaś:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Jako wiceprzewodniczący Komisji Ochrony Środowiska pozwolę sobie na krótkie wprowadzenie do rozpoczynającej się debaty.

Mario Simmel w swojej powieści poświęconej tematyce ekologicznej napisał: „Człowiek powinien poruszać się po ziemi lekką stopą i pozostawić na niej jak najmniej śladów”. Niestety, rozwój cywilizacji, rabunkowa gospodarka człowieka, jego dominująca rola w środowisku naturalnym już dawno doprowadziły do zachwiania równowagi w przyrodzie. W swoim dążeniu do dobrobytu, dalszej ekspansji i dominacji człowiek często nie dostrzega granicy. A taka granica przecież istnieje.

Narastający ciągle kryzys ekologiczny prowadzi do niszczenia życiodajnych źródeł wody, powoduje wymieranie licznych gatunków flory i fauny, stwarza zagrożenie dla ludzkiego istnienia, a grabieżcze gospodarowanie surowcami sprzyja mnożeniu się na naszym globie coraz liczniejszych krajobrazów księżycowych. Chciwe ambicje człowieka sięgnęły wszystkich zasobów naturalnych: wody, gleby, powietrza. Skutki działalności człowieka docierają do coraz wyższych warstw biosfery. W atmosferze powiększa się więc dziura ozonowa, pogłębia się efekt cieplarniany – groźne i nieprzewidywalne w skutkach ocieplenie klimatu. Dziś natura wystawia rachunek za zachwianie jej praw. Płacić będziemy my, płacić będą następne pokolenia, a ceną może być zagrożenie życia gatunku ludzkiego.

Ekolodzy biją na alarm, niektórzy krzyczą, że już jest zbyt późno, ludzkości grozi katastrofa ekologiczna, której skutkiem będzie niedostatek wody i głód. Spazmem zagłady określił swego czasu „The Economist” nadchodzącą nieuchronnie katastrofę klimatyczną. Powiększająca się dziura ozonowa spowoduje pustynnienie i suszę w krajach sfery zwrotnikowej. Rocznie z tego powodu umierać będzie 300 milionów ludzi, setki tysięcy rozpoczną migrację i wędrowniki.

Lokalne katastrofy ekologiczne są coraz częstsze, a co najgorsze, powodują coraz rozleglejsze

zniszczenia. Tak jest na morzach i oceanach, gdzie raz po raz słyszy się o katastrofach tankowców, o wielkich rozlewiskach ropy. Mało kto zdaje sobie sprawę, że przyroda potrzebować będzie setek lat na powrót do względnej równowagi. Przykładem może być rozlewisko u brzegów Alaski lub katastrofa w Zatoce Perskiej. Podobnie jest na lądzie. Przykłady można by mnożyć. Wspomnę tylko o katastrofie czernobylskiej, która wyłączyła z użytku żyzne i ogromne połacie Ukrainy, a jej skutki trwać będą jeszcze długo.

Na co dzień nie zawsze zauważamy, jaki jest wpływ ludzkich działań na środowisko, ale katastrofy ekologiczne dostarczają spektakularnych przykładów zniszczenia, wstrząsających wrażeń. One to najczęściej skłaniają do refleksji, zadumy, a w końcu budzą strach. Znowu pojawia się pytanie, gdzie jest granica? Czy człowiek już ją przekroczył, czy już jest za późno? Czy możemy jeszcze uratować ludzkość?

Wszyscy musimy zdać sobie sprawę z tego, że jesteśmy nieodłączną częścią przyrody i jej zagłada spowoduje zagładę ludzkości. Tylko natychmiastowa zmiana filozofii konsumpcji, drapieżnej i grabieżczej tego monstrum, jakim jest w przyrodzie człowiek, na filozofię współpracy i współistnienia w zgodzie z naturą może ocalić życie na Ziemi.

Problemy ochrony naszej planety przed skutkami rozwoju cywilizacji narastały przez dziesiątki lat. Obecnie przestały one być problemami naukowymi, technicznymi, lokalnymi czy narodowymi. Stały się problemami społeczno-politycznymi i międzynarodowymi. Wszystkie kraje związane są, jak nigdy dotąd, wspólnym przeznaczeniem. Ich inicjatywy, zdążające do zahamowania procesu degradacji, powinny stać się obok zachowania pokoju najpilniejszym zadaniem stawianym na pierwszym miejscu wśród wszystkich ludzkich działań.

Ludzkość zrozumiała, jakie niebezpieczeństwo jej grozi. Jednym z poważniejszych przejawów troski o dalsze losy naszej planety było spotkanie przedstawicieli blisko dwustu krajów na „Szczycie Ziemi” w Rio de Janeiro, zorganizowane przez ONZ kilka lat temu. Mając na uwadze niebezpieczeństwo, konferencja w Rio de Janeiro wypracowała zbiór zaleceń i wytycznych, zwanych „Agendą 21”, dla krajów i społeczeństw pragnących realizować ideę zrównoważonego rozwoju. Ich przestrzeganie może znacznie ograniczyć lub opóźnić zbliżającą się katastrofę. „Agenda 21” obciąża winą za obecny stan środowiska rozwinięte po rewolucji przemysłowej wzorce konsumpcji ciągle jeszcze rozpowszechniane przez producentów w formie natrętnych reklam, nastawione na maksymalizację zużycia surowców, energii, ograniczenie rozwoju przyrody.

Polska była również uczestnikiem tej historycznej konferencji. Świadomi odpowiedzialności

(senator I. Michaś)

jestemy zobligowani do przestrzegania jej wytycznych i wskazówek, a także do przestrzegania wielu umów międzynarodowych i konwencji w dziedzinie ochrony środowiska, których jesteśmy sygnatariuszami.

Na tle problemów o zasięgu światowym, z których żadne, niestety, nie są nam obce, nasza sytuacja jest specyficzna. W naszym kraju problemy ochrony środowiska nawarstwiły się przez dziesięciolecia centralnie sterowanej gospodarki, która nie dostrzegała rosnącego niebezpieczeństwa, związanego z nieracjonalnym wykorzystaniem zasobów naturalnych i ekspansją przemysłu. Doprowadziło to do tak dużego nagromadzenia zaległości w tej dziedzinie, że musimy dzisiaj wybierać bardzo często między pilnym a najpilniejszym, kierować środki przeznaczone na ochronę środowiska na te działania, które są najbardziej efektywne.

Po wielu zawirowaniach historycznych wyłania się nowy kształt Rzeczypospolitej. Weszliśmy na nową drogę rozwoju społeczno-politycznego i dzięki temu sytuacja w środowisku naturalnym, rozumiana jako stopień jego zdewastowania, przestała być tematem wstydlivym, tematem tabu. W 1989 r. dostrzeżono potrzebę podjęcia szybkich i energicznych działań na polu ekologii. W 1991 r. odbyła się na forum parlamentu szeroka debata ekologiczna, która zwróciła uwagę społeczeństwa na rangę i wagę zagadnienia. Wynikiem tej debaty było powstanie cennego i ambitnego dokumentu zatytułowanego *Polityka ekologiczna państwa*, przyjętego przez parlament i rząd Rzeczypospolitej Polskiej. Polityka ekologiczna państwa, biorąc pod uwagę bardzo zły, a w wielu regionach katastrofalny stan środowiska naturalnego nadała priorytety tym działaniom, które mogą szybko skierować nasz kraj na drogę zrównoważonego rozwoju, pozwolić na zminimalizowanie dotychczasowych strat, zadbać o przyszły, nowy kształt i obraz naszego środowiska.

Ale po latach polityka ta wymaga pewnych uaktualnień, choć nadal musi służyć tym celom, do których została powołana. Aby ochronić środowisko, przy sięgających dziesiątek lat zaległościach technologicznych i braku środków na szybkie ich odrobienie, musimy wciąż opierać się na przestarzałych i kosztownych technikach oczyszczania na końcu cyklu. Nie sposób bowiem pozamykać wszystkich zakładów emitujących nadmierne ilości zanieczyszczeń, ścieków i odpadów. Stosując kosztowne technologie końca cyklu, można i trzeba zrobić wszystko, ażeby zminimalizować destrukcyjny wpływ istniejących już zakładów przemysłowych. Lecz jest to leczenie objawów, nie zaś przyczyn.

Musimy przede wszystkim zwrócić uwagę na inne możliwości. Jesteśmy w okresie transformacji. Jest to szczególny punkt naszej polskiej drogi rozwoju we wszystkich dziedzinach, także w dziedzinie ochrony środowiska. Punkt szczególny, ponieważ stoimy przed wielką szansą. Możemy uczyć się na błędach krajów wysoko rozwiniętych. Kraje te doświadczają właśnie tego, że klucza do rozwiązania problemów, zachowania natury i zminimalizowania wpływu działalności człowieka na środowisko, nie stanowią technologie końca cyklu. Kluczem tym jest wykorzystanie czystych technologii polegających na wprowadzaniu i promowaniu takich procesów produkcyjnych, które pozwolą na redukcję odpadów już na etapie produkcji. Jest to osiągalne przez odpowiedni dobór surowców i technik wytwarzania.

Dodatkowym argumentem na rzecz wykorzystania czystych technologii, wpływającym też na nasz proces transformacji, jest dramatyczny brak czasu. To co wysoko rozwinięte kraje osiągnęły w ciągu wielu dziesięcioleci, w Polsce musi być osiągnięte w ciągu kilku, a najdalej kilkunastu lat. Taki horyzont czasowy musi być ustalony dla ochrony środowiska i rekonstrukcji jego zasobów, choć wiadomo, że procesy w przyrodzie często wymagają stuleci na swoje odtworzenie.

Możemy i musimy w naszym świecie, w naszym kraju wiele zmienić. Nie wystarczy przy tym uczyć się z przeszłości. Równie ważne jest wybieganie w przyszłość, by uprzedzić możliwe wielkie, negatywne skutki naszych działań. To szansa na dalszy rozwój i istnienie zgodnie z naturą.

W tym szczególnym czasie politycy i sprawujący władzę w Polsce stają przed ogromną odpowiedzialnością. Licząc koszty wszelkich inwestycji, są moralnie odpowiedzialni i muszą być również świadomi ceny, jaką będziemy płacić za degradację środowiska. Mam nadzieję, że nie muszę w tym gronie wyjaśniać, jak wiele problemów w dziedzinie przemysłu, finansów, energetyki, edukacji, zdrowia, rolnictwa, zagospodarowania przestrzennego przeplata się z problemami ochrony środowiska. Podejmowanie decyzji przez przedstawicieli rządu i poszczególnych polityków wymaga szczególnej wrażliwości i ostrożności. Interwencja człowieka w tak delikatny układ, jakim jest ekosystem, powoduje często bardzo trudne do przewidzenia skutki. Przykłady takich dylematów to chociażby: zaporą w Czorsztynie, elektrownia atomowa w Żarnowcu czy ciągnący się od kilku lat spór nad programem „Wisła”. Podstawową zasadę rozstrzygnięcia dobrze byłoby zaczerpnąć z etyki lekarskiej: *primum non nocere*.

W naszym kraju został już wypracowany instrument do realizacji idei zrównoważonego rozwoju. Tym instrumentem jest polityka ekologiczna państwa. Ale jakże często mamy wrażenie, że obowiązuje ona tylko jeden resort – Ministerstwo

(senator I. Michaś)

Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, że w innych resortach tworzy się programy i próbuje w wielu dziedzinach realizować zamierzenia, często według starych schematów, licząc na szybki i efektywny zysk. Taka polityka przynosi szkody. Szkody te są coraz większe i coraz trudniejsze do przewidzenia.

Są one coraz wyraziściej i lepiej dostrzegane przez nasze społeczeństwo, które odczuwa je na własnej skórze. Ludzie budzą się z letargu. Idea dbałości o stan środowiska, ku naszemu wspólnemu zadowoleniu, zatacza coraz szersze kręgi w społeczeństwie. Powstają coraz liczniejsze i coraz prężniej działające pozarządowe organizacje ekologiczne. Jest to dobry objaw. Trzeba je wspierać i wspólnie z nimi ratować to, co jeszcze zostało.

W naszym kraju ciągle jeszcze 11% powierzchni zajmują obszary zagrożone – żyje na nich około 30% ludności – a 5% powierzchni stanowią tereny klęski ekologicznej. Czy można więc dziwić się ludziom, że chcą przejąć sprawy we własne ręce, że boją się przyszłości?

Pragnę więc zaapelować do polityków i przedstawicieli rządu, aby w rozwiązywaniu problemów ochrony środowiska potrafili wyjść z płaszczyzny układów politycznych, partykularnych interesów i w podejmowaniu decyzji kierowali się celami nadrzędnymi. Aby decyzje podejmowane przez nich nie wiązały się tylko z wymogami zachodnich instytucji, bezmyślnym naśladownictwem chybionych zachodnich strategii lub tymi czasowymi ograniczeniami ekonomicznymi. Mieszkańcy naszego kraju patrzą nam na ręce i będą rozliczać z działalności coraz surowiej. Dopuszczajmy więc na nasz rynek obcy kapitał, zagranicznych producentów, ale pamiętajmy o zachowaniu nadrzędnych wartości. Niech będą to producenci stosujący przyjazne dla środowiska technologie. Zamknijmy się dla energochłonnych i przestarzałych metod wytwarzania.

Wachlarz zagadnień związanych z ochroną środowiska jest bardzo szeroki. W naszej debacie skupimy się na nieco węższym zagadnieniu, jakim jest realizacja polityki ekologicznej państwa. Właściwy kierunek zmian, jaki został zapoczątkowany dzięki wdrożeniu w życie tego dokumentu, musi bowiem być kontynuowany i kontrolowany.

Prace Komisji Ochrony Środowiska zmierzały ku temu, by wyłonić najnowsze, powstałe po 1991 r. problemy. Stwierdzić, które z nich jeszcze nie zostały zrealizowane, a które wymagają uaktualnienia. Aby osiągnąć swój cel, komisja organizowała posiedzenia wyjazdowe do takich miejscowości jak Różan, Zakopane. Zapoznała się z opiniami ekspertów, odbyła liczne spotkania z przedstawicielami organów rządowych, zajmujących się wdrażaniem, realizacją polityki

ekologicznej państwa, a także spotkania z przedstawicielami prężnie działających, pozarządowych organizacji ekologicznych i grupami nieformalnymi. Korzystała z materiałów i informacji ośrodków badawczych, rządowych i pozarządowych. Ze szczegółowymi wnioskami, wynikającymi z podjętych działań, zapoznają Wysoką Izbę senatorowie sprawozdawcy.

Ogólna analiza tych danych skłaniać może do refleksji, że spojrzenie w przyszłość budzi niepokój z powodu wielu nawarstwiających się problemów. Ale pocieszający jest fakt, że coraz szersze kręgi polityków, pracodawców i pracujących, działaczy społecznych i zwykłych ludzi zaczynają rozumieć, że wszyscy niszczyliśmy środowisko. Że tylko wspólne działania wszystkich, ukierunkowane na ochronę środowiska, mogą zapewnić dalszy rozwój, chronić życie na Ziemi.

Mam nadzieję, że debata ekologiczna naszej izby przyczyni się do zrozumienia tej prostej prawdy. Dziękuję.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi. Chciałem przywitać przedstawicieli rządu. W tej kadencji jeszcze tak licznej reprezentacji rządowej nie widzieliśmy na tej sali, dlatego witam panów szczególnie serdecznie. (Oklaski).

Proszę o zabranie głosu sprawozdawcę Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych, senatora Piotra Miszczuka. Bardzo proszę, Panie Senatorze.

#### **Senator Piotr Miszczuk:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie!

Polityka ekologiczna państwa to temat tak rozległy, iż co by o niej nie mówić, zawsze znajdą się obszary, o których można powiedzieć coś więcej. Ile by nie przeznaczyć pieniędzy na ochronę środowiska, zawsze będzie za mało ze względu na skalę potrzeb. Waga problemu jest ogromna. Stąd proponowana przez Senat uchwała w sprawie polityki ekologicznej państwa.

Nie jest to pierwsza inicjatywa Senatu w tym zakresie. Pragnę przypomnieć, że w maju 1991 r. Senat przyjął uchwałę w sprawie ochrony środowiska. Proponowana dzisiaj przez Senat uchwała w sprawie polityki ekologicznej państwa jest wynikiem analizy funkcjonowania naszego ustawodawstwa oraz działań podejmowanych przez rząd i organizacje pozarządowe.

Od roku 1980, kiedy przyjęto ustawę o ochronie i kształtowaniu środowiska, wiele zasad w niej zawartych straciło swoją aktualność. Stąd w projekcie naszej uchwały zapisy wskazujące na potrzebę ich nowelizacji bądź podjęcia prac nad nowymi projektami ustaw. Chciałbym ponadto wspomnieć, że w czerwcu 1991 r. przyjęta została *Polityka ekologiczna państwa*, a w październiku

(senator P. Miszczuk)

tegoż roku ustawa o ochronie przyrody. Przy omawianiu tej problematyki nie sposób pominąć tak istotnego wydarzenia jak zorganizowana w 1992 r. w Rio de Janeiro konferencja ONZ pod hasłem „Rozwój a środowisko”. Jej uczestnicy skierowali pod adresem państw i innych podmiotów rekomendacje znane jako „Agenda 21”.

Minione lata przyniosły więc wiele dobrego w zakresie ochrony środowiska, ale też wiele ważnych problemów nie zostało jeszcze rozwiązanych. Przedstawiony Wysokiej Izbie projekt uchwały wskazuje przede wszystkim problemy, które powinny być rozwiązane w najbliższej przyszłości. Proponuje się w nim między innymi wprowadzenie do przygotowywanej konstytucji odpowiednich zapisów dotyczących ekorozwoju, powołanie międzyresortowej komisji ekorozwoju, nadanie działaniom ekorozwojowym priorytetu w procesach integracyjnych, potrzebę zmiany ustawodawstwa dotyczącego ekologii, promocję stosowania tak zwanych czystych technologii czy racjonalne planowanie przestrzenne.

Panie i Panowie Senatorowie! Otrzymałicie dwie wersje projektu uchwały, zawarte w drukach 143 i 143A. Pierwsza jest wersją Komisji Ochrony Środowiska, druga – Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych. Obie wersje są tożsame merytorycznie, ale projekt Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych innymi słowami przedstawia te problemy.

Komisja Inicjatyw i Prac Ustawodawczych przy 1 głosie przeciwnym rekomenduje Wysokiej Izbie przyjęcie zawartej w druku 143A uchwały w sprawie polityki ekologicznej państwa. Dziękuję.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Zgodnie z art. 38 ust. 5 Regulaminu Senatu chciałbym zapytać, czy ktoś z pań i panów senatorów chciałby skierować krótkie, zadane z miejsca, pytanie do senatorów sprawozdawców.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

#### **Senator Piotr Andrzejewski:**

Mam pytanie do sprawozdawcy Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych. Wbrew temu, co usłyszeliśmy, istnieje bardzo istotna różnica między tym, co proponują komisje. W związku z tym, chciałbym zapytać, dlaczego Komisja Inicjatyw i Prac Ustawodawczych dokonała skreślenia wszystkiego tego, co dotyczy zadań nakreślonych w uchwale Senatu z dnia 24 maja 1991 r., i uchyliła się od zawartego w projekcie Komisji Ochrony Środowiska stwierdzenia, że mimo oczywistych postępów zaawansowanie realizacji wciąż aktualnych zadań, nakreślonych

w uchwale z 24 maja 1991 r., jest niewystarczające w stosunku do rzeczywistych potrzeb. Czy komisja uważa, że wszystko należy zacząć od zera i że uchwałę z 1991 r. powinno się w ogóle pominąć, kiedy podsumowuje się to, czego w tej dziedzinie już dokonano? I czy mamy sobie powiedzieć, że wbrew temu, co sugeruje Komisja Ochrony Środowiska, uchwała ta straciła aktualność?

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Proszę o odpowiedź.

#### **Senator Piotr Miszczuk:**

Komisja Inicjatyw i Prac Ustawodawczych rozważała tę sprawę, jednak na wniosek Komisji Ochrony Środowiska akurat w tym akapicie została wniesiona autopoprawka, która odnosi się nie do poprzedniej uchwały Senatu, ale do polityki ekologicznej państwa. I taką wersję po prostu przyjęliśmy. Jeśli natomiast chodzi o to, czy możemy ocenić dotychczasową działalność, stwierdziliśmy, że nie jesteśmy w tej dziedzinie kompetentni i pan senator akurat zdecydował, że to pytanie zostanie skierowane do przedstawicieli rządu.

#### **Senator Piotr Andrzejewski:**

Chciałbym jednak prosić, żeby pan senator sprawozdawca przedstawił motywy skreślenia stwierdzenia o aktualności zadań zarówno zrealizowanych, jak i nie zrealizowanych, wynikających z tej uchwały. Została przecież przekreślona cała dotychczasowa działalność Senatu w zakresie postulowanych zmian w stosunku do polityki ekologicznej państwa. Zmiana tekstu proponowanej uchwały to – ja tak to widzę – bardzo znaczący gest. Nie uzyskałem wyjaśnienia tej kwestii.

(*Senator Henryk Rot: Panie Marszałku! Czy przewodniczący komisji może włączyć się do udzielania odpowiedzi na to pytanie?*)

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Bardzo proszę.

#### **Senator Henryk Rot:**

Pan senator Andrzejewski – o czym wszyscy państwo wiedzą – jest wiceprzewodniczącym Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych, brał zatem udział w jej posiedzeniu i był świadkiem dyskusji. Wszystko, co komisja miała do powiedzenia w tej sprawie, może podlegać ocenie, oczywiście także negatywnej. Wobec tego w pytaniu, które pan senator Andrzejewski teraz stawia, jest zawarta od razu odpowiedź: że pan senator nie

(senator H. Rot)

czuje się zadowolony ze stanowiska przyjętego przez komisję i z dyskusji, która zakończyła się taką konkluzją, jaką przedstawił w sprawozdaniu pan senator Miszczuk.

Więcej nie można tu nic powiedzieć, można tylko ewentualnie wносить o uzupełnienie projektu albo źle go ocenić. Pan senator, powtarzam, uczestniczył w posiedzeniu od początku do końca i był świadkiem wszystkiego, co się tam działo.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

(Senator Piotr Andrzejewski: Czy mogę jeszcze zabrać głos?)

Tak, ale bardzo proszę o zadanie pytania.

### **Senator Piotr Andrzejewski:**

Nie uzyskałem odpowiedzi na moje pytanie ani podczas obrad komisji, ani w tej chwili. Chciałbym, żeby nie była to ocena polityczna, lecz merytoryczna. Nie można przekreślać działalności Senatu i jej skutków w polityce ekologicznej państwa. Ma ona pozytywy i negatywy, część zagadnień zachowała aktualność, jak chociażby sprawa źródeł zasilania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska. Są to kwestie bardzo istotne, które nie zostały wyjaśnione. Myślałem, że błąd ten zostanie naprawiony podczas sesji plenarnej. Jeżeli tak się nie stanie, będę to traktował tylko jako gest polityczny. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Mam nadzieję, Panie Senatorze, że usłyszymy wyjaśnienie tej kwestii od przedstawicieli rządu. Czy są jeszcze jakieś pytania do sprawozdawcy? Nie widzę zgłoszeń, wobec tego dziękuję.

Otwieram debatę.

Przypominam, iż zgodnie z art. 38 ust. 2 Regulaminu Senatu senatorowie, którzy zamierzają wziąć udział w dyskusji, zapisują się do głosu u prowadzącego listę mówców sekretarza Senatu.

Przypominam ponadto, że zgodnie z art. 40 ust. 1 i 2 Regulaminu Senatu przemówienie senatora w debacie nie może trwać dłużej niż 10 minut, a w debacie nad daną sprawą senator może zabierać głos tylko dwa razy, ale powtórne przemówienie nie może trwać dłużej niż 5 minut.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Henryka Maciołka. Następnym mówcą będzie pan senator Józef Frączek.

### **Senator Henryk Maciołek:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Mam zaszczyt zaprezentować Wysokiej Izbie niektóre problemy wynikające z realizacji polityki

ekologicznej państwa. Na wstępie pragnę stwierdzić, że każde społeczeństwo rozwija się w określonym środowisku i kosztem tego środowiska, a poziom jego rozwoju ocenia się wielkością jego dóbr, posiadanych środków, umiejętności produkcyjnych, a także jego stosunkiem do przyrody.

W Polsce tereny o przyrodzie naturalnej lub zbliżonej do naturalnej zajmują około 27% obszaru. Nadal występuje wyjątkowo duża różnorodność biologiczna, urozmaicona struktura krajobrazu rolniczego, unikatowe zasoby roślinne i zwierzęce puszczy, bagien i jezior. A jednocześnie Polska należy do najbardziej zanieczyszczonych krajów świata. Niebezpiecznie zwiększa się nieracjonalna eksploatacja bogactw naturalnych, obumierają znaczne obszary lasów, pogarsza się jakość wód, a także, z roku na rok, stan zdrowia obywateli. Szacuje się, że około 11% powierzchni kraju zamieszkałego przez 1/3 ludności jest ekologicznie zagrożone. Pięć dużych obszarów znajduje się już w stanie klęski ekologicznej, co najmniej 4 miliony osób – przede wszystkim na Górnym Śląsku, w rejonie Turosszowa – żyje w warunkach poważnego zagrożenia zdrowia i życia.

W obecnym okresie transformacji w miarę wdrażania reform gospodarczych konieczna jest wszechstronna analiza skutków degradacji środowiska. Musimy wreszcie zacząć poważnie liczyć straty, jakie powstają w środowisku przyrodniczym, w gospodarce i w populacji na skutek procesów uprzemysłowienia oraz procesów urbanistycznych – straty bezpośrednie, wynikające z zanieczyszczenia wody, powietrza i ziemi; pośrednie, spowodowane obniżeniem stanu zdrowotności ludności oraz straty przewidywane w bliższej lub dalszej przyszłości, wynikające z kumulacyjnego charakteru zagrożeń ekologicznych.

W Polsce w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych zaczęto odnotowywać pierwsze skutki degradacji powietrza, wody, powierzchni ziemi. Zwracano uwagę tylko na korzyści płynące z uprzemysłowienia kraju. Zgodnie z obowiązującą wówczas teorią ekonomiczną nie uwzględniano obiektywnej wartości zasobów naturalnych, nie brano jej pod uwagę. Dopiero w latach osiemdziesiątych odnotowaliśmy pierwsze nieśmiałe apele do sumień decydentów, ukazujące zagrożenia dla gospodarki narodowej, płynące z dewastacji środowiska, jak również szkodliwość niektórych decyzji dotyczących realizacji celów gospodarczych.

Powoli, ale konsekwentnie rodzi się potrzeba poszukiwania wiarygodnych i kompletnych informacji umożliwiających ocenę i poznanie struktury ponoszonych strat. Oszacowanie całkowitych strat wynikających z degradacji środowiska nie jest łatwe. Z jednej strony, z przyzwolenia na optymalny poziom zanieczyszczeń wynikają doraźne i bardzo kuszące korzyści w postaci większej wydajności. Z drugiej, straty poniesione

(senator H. Maciołek)

w rolnictwie i leśnictwie bądź wynikały ze złego stanu zdrowia społeczeństwa są efektem zarówno oddziaływania elementów czysto przyrodniczych, jak i zanieczyszczeń czy nadmiernej eksploatacji zasobów przyrody. Dostępne publikacje krajowe dostarczają bardzo zróżnicowanych, często zaskakujących danych na temat strat. To z kolei utrudnia ich praktyczne wykorzystanie w procesie podejmowania decyzji.

Przeprowadzone w Polsce badania wymagają bardziej czytelnej i kompletnej struktury rozwiązania wątpliwości dotyczących metodologii i strategii postępowania. Mimo tych wątpliwości, przyjmując za podstawę bardzo wiarygodną pracę Symonowicza, Kassenberga, Ślażyńskiego, Graczyka – „Bilans strat powstałych wskutek degradacji środowiska”, wydaną w 1990 r., można z całą odpowiedzialnością stwierdzić, że całkowite straty z powodu dewastacji środowiska wynoszą około 6,9 miliarda dolarów rocznie, co stanowi prawie 10% dochodu narodowego.

Podstawowym czynnikiem degradacji środowiska jest zanieczyszczenie powietrza, powodujące około 46% wszystkich strat, co stanowi 2,4%–7,4% dochodu narodowego, wliczając w to oddziaływanie transportu samochodowego. Na duży poziom strat – 39% – składa się degradacja gleb i powierzchni ziemi, łącznie ze stratami spowodowanymi przez turystykę. Około 15% wszystkich strat jest spowodowanych przez zanieczyszczenie wód. Około 32% ponosimy w obiektach budowlanych, architektonicznych, konstrukcjach, wyposażeniu technicznym. Powoduje to korozja, destrukcyjny wpływ zanieczyszczeń powietrza i wody itp. Oszacować tu można dokładnie koszty związane z odnową obiektów, elewacji, dachów, wymianą konstrukcji i urządzeń. Ale są również straty niewymierne, gdy zniszczeniu ulegają obiekty o wielkiej wartości historycznej i artystycznej, na przykład Kraków.

Duże straty, bo wynoszące 28% wszystkich strat, ponosimy w rolnictwie. Nadmierne występowanie w powietrzu dwutlenku siarki, tlenków azotu, fluoru, ołowiu, miedzi powoduje obniżkę plonów zbóż i ziemniaków, dochodzącą nawet do 70%. Straty obserwuje się także w zbiorach siana i roślin okopowych. Ograniczeniu ulega produkcja warzyw i owoców. Powstają zakłócenia w produkcji zwierzęcej, powodujące spadek wagi zwierząt, mniejszą mleczność krów, spadek jakości mleka itp. Związki fluoru są przyczyną schorzeń wśród zwierząt, przede wszystkim dzikiego ptactwa. Degradacja środowiska powoduje zwiększenie kosztów wapnowania, rekultywacji, konieczność przeklasyfikowania gruntów na cele nierolnicze.

W leśnictwie degradacja ekologiczna powoduje około 11% strat. Dwutlenek siarki i tlenki

azotów, związki aluminium są przyczyną obumierania drzew, obniżenia jakości technicznej drewna z punktu widzenia technologicznego, zmniejszenia produkcji żywicy, owoców leśnych, a także obniżki dochodów z łowiectwa. Straty powiększają koszty zmiany gatunkowej drzewostanu, zmniejszanie przez las, wskutek utraty wielu walorów, możliwości wypełniania ich funkcji pozaekonomicznych. Według doktora Graczyka, straty w leśnictwie w roku 2000, w porównaniu z rokiem 1983, podwoją się. Około 10% wszystkich strat jest związanych z zasobami naturalnymi i wynika z nieracjonalnych metod pozyskiwania i przetwarzania surowców.

Szacuje się, że około 7% wszystkich strat ma związek z pogorszeniem się stanu zdrowia ludności. Wymierne są koszty opieki medycznej, rent, profilaktyki, zwolnień lekarskich, szkolenia nowych pracowników. Niemożliwe do oszacowania są szkody społeczne. Jest wiele dowodów na to, że wysokie stężenie zanieczyszczeń wiąże się z większą śmiertelnością zarówno wśród niemowląt, jak i wśród ludzi starszych, z występowaniem wad wrodzonych u niemowląt, uszkodzeniami kodu genetycznego, chorobami układu oddechowego, krążenia, z alergiami i białaczką.

Około 2% wszystkich strat występuje w górnictwie węglowym, a powstają one w wyniku szkód górniczych i osuwania się gruntu.

Pozostałe 10% wszystkich strat dotyczy bezpośrednio środowiska przyrodniczego i uwzględnia straty z powodu obniżenia zdolności samooczyszczania zasobów wodnych, straty w przemyśle turystycznym i tym podobne.

Wysoka Izbo! Przedstawione dane jednoznacznie wskazują na konieczność dążenia do minimalizowania strat powodowanych degradacją środowiska, a więc jednocześnie potrzebę wprowadzenia równowagi między środowiskiem a procesem produkcji, spożycia, inwestycji, potrzebę prowadzenia walki z wszelkiego rodzaju zanieczyszczeniami i nadmierną eksploatacją zasobów przyrody.

Obecny poziom ochrony środowiska nie gwarantuje powstrzymania pogarszania się stanu środowiska, a to stawia pod znakiem zapytania możliwości rozwoju przyszłych pokoleń. Stawia nas przed groźbą konfliktów społecznych i zaburzeń gospodarczych, wywołanych obniżeniem jakości życia będącego efektem nadmiernego zużycia zasobów przyrody. Im większe jest obciążenie biologiczne aktywności środowiska, tym gorsze są warunki rozwoju społeczeństwa. I o tym trzeba pamiętać. Ekorozwój musi być ważnym elementem programu reform w Polsce – przede wszystkim tych zawartych w *Strategii dla Polski* – wymagającego zwiększonych nakładów finansowych, ale również elementem reformy całego systemu edukacji, zmiany systemu wartości. Od

(senator H. Maciołek)

powodzenia realizacji takiego programu zależę będą warunki bytu naszego społeczeństwa.

Przechodzę do podsumowania. W minionych latach stosunkowo największy udział w powodowaniu strat ekologicznych miało zanieczyszczenie atmosfery. Mniejsze, choć także znaczne były straty spowodowane zanieczyszczeniem wód. Największy udział procentowy mają straty wywołane w środkach trwałych oraz związane z zagrożeniem zdrowia ludzi i zwierząt. Zanieczyszczenie środowiska w mniejszym stopniu oddziałuje na gleby, uprawy rolnicze, lasy. W latach dziewięćdziesiątych ilość zanieczyszczeń emitowanych do środowiska w Polsce znacznie się zmniejszyła. Jednak produkcja, a więc tworzenie dochodu narodowego, powodowała relatywnie większe straty w naszym środowisku, niż to się dzieje w innych państwach Europy. Dziękuję bardzo za uwagę.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

O zabranie głosu proszę pana senatora Józefa Frączka. Następnym mówcą będzie pan senator Janusz Okrzesik. Proszę bardzo, Panie Senatorze.

#### **Senator Józef Frączek:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Mam dzisiaj mówić o polityce energetycznej. Z założenia przedmiotem mojego wystąpienia mają być relacje zachodzące pomiędzy środowiskiem przyrodniczym a systemem wyzwalania, przetwarzania i wykorzystania energii elektrycznej.

Panie i Panowie Senatorowie! Zadanie, jakie stoi dziś przede mną, uważam za niezwykle trudne, przede wszystkim ze względu na ogromne przekłamanie w naszym systemie informacyjno-educacyjnym. Uwaga ta absolutnie nie dotyczy dziennikarzy, ale jest skierowana do ludzi tak zwanego świata nauki i polityki, skąd „wychodzi” wiele przekłamanych informacji, wywołujących dezorientację społeczeństwa, a w konsekwencji jego niezdolność do racjonalnych zachowań.

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie! Panowie Ministrowie!

Pierwsza teza mojego dzisiejszego wystąpienia brzmi: głównym trucicielem powietrza na obszarze państwa polskiego jest energetyka zawodowa. Wypadałoby w tym miejscu mówić o tysiącach ton dwutlenku siarki, o tlenku azotu, o pyłach unoszących się nad naszym krajem, jednak proszę, abyście spojrzeli na skalę porostową, opracowaną przez Instytut Botaniki imienia Władysława Szafera Polskiej Akademii Nauk w Krakowie. Część państwa już otrzymała ów materiał, pozostałym będę mógł go wkrótce udostępnić. To

siedmiopunktowa skala, na podstawie której każdy z państwa – będąc na spacerze w lesie, na polowaniu, zbierając grzyby bądź pracując w środowisku przyrodniczym – będzie mógł jasno określić zawartość dwutlenku siarki w metrze sześciennym powietrza, którym na co dzień oddycha. Każdy jej posiadacz uzyska możliwość określenia stopnia skażenia środowiska, w którym żyje, niezależnie od oficjalnych danych rządowych.

Stwierdzone już stężenie dwutlenku siarki pochodzi w głównej mierze z naszej energetyki zawodowej. Pozwolą państwo, że w tym miejscu zacytuję wypowiedź pana Macieja Nowickiego z książki „Strategia ekorozwoju Polski”, wydanej staraniem Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa: „te dotychczas stosowane technologie wytwarzania energii z paliw kopalnych są odpowiedzialne aż za 90% emisji głównych zanieczyszczeń atmosfery, za wyrzucanie na wysypiska kilkudziesięciu ton odpadów, za zasolenie Wisły i Odry oraz szkody górnicze na Śląsku. One to są przyczyną zagrożenia egzystencji dużej części lasów, spadku plonów w rolnictwie, przyspieszonej korozji metali, niszczenia zabytków oraz znacznych strat zdrowotnych poważnej części społeczeństwa”. To fakty, z którymi wszyscy się zgadzają, zarówno w kraju, jak i za granicą. Znalazły one odbicie w tak zwanym protokole siarkowym do konwencji z 1979 r. w sprawie transgranicznego zanieczyszczenia powietrza na dalekie odległości, dotyczącym dalszego ograniczenia emisji siarki.

Gdzie zaś pojawiają się rozbieżności? Otóż w momencie, gdy szukamy odpowiedzi na pytanie: jak zmienić ów stan? Na tak postawione pytanie próbuje nam odpowiedzieć pan Stanisław Żelichowski, Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, w dokumentach przesłanych na ręce pana marszałka Senatu Rzeczypospolitej Polskiej Adama Struzika. Myślę tutaj o zaakceptowanej przez Radę Ministrów ocenie realizacji ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska za okres 1991–1993 wraz z analizą efektów w realizacji polityki ekologicznej państwa i syntezy programu wykonawczego do polityki ekologicznej państwa do roku 2000. Rozumiem pana ministra, „każda pliszka swój ogonek chwali”, jak mówi przysłowie, rozumiem podkreślanie zasług ministerstwa, niemniej brak mi tutaj jednej interesującej analizy, a mianowicie jasno wykazanej zależności pomiędzy emisją dwutlenku siarki a produkcją energii elektrycznej w Polsce. Dlatego nie wiem, czy chwilowa poprawa stanu środowiska w naszym kraju jest zasługą działań podejmowanych w ministerstwie, czy też zasługą byłego premiera, Leszka Balcerowicza, który swoją polityką fiskalną przyczynił się do bankructwa i zamknięcia wielu zakładów produkcyjnych w Polsce.

W opracowaniu z dnia 26 października bieżącego roku nie ma również wyraźnego stwierdzenia



(senator J. Frączek)

nia, że pod względem zużycia najczystszej formy energii, czyli energii elektrycznej, Polska znajduje się na jednym z ostatnich miejsc w Europie. Zużycie na jednego mieszkańca jest około dwukrotnie mniejsze niż w Niemczech i we Francji, i około osiem razy mniejsze niż w Norwegii. Można to porównać, między innymi, do stanu środowiska naturalnego. Dlatego, moim zdaniem, trzeba uznać na absurdalne sugestie Międzynarodowego Funduszu Walutowego, Banku Światowego oraz wielu przedstawicieli naszego rządu, którzy dzięki polityce cenowej próbują dążyć do dalszego ograniczenia zużycia tej energii w Polsce.

Taka polityka fiskalna uniemożliwia dalszy wzrost poziomu życia obywateli, hamuje wzrost gospodarczy. Nie wiem, czy pan profesor Kołodko zdaje sobie sprawę, że wszystkie analizy europejskie i światowe wskazują na ścisłą współzależność pomiędzy zużyciem energii elektrycznej a dochodem narodowym brutto. Ponadto stwierdzam, że taka polityka nie ma nic wspólnego z ochroną środowiska. Przyczyną, dla której Polska uchodzi za jednego z największych trucicieli środowiska naturalnego w Europie, jest nie wielkość, a struktura zużycia energii. Ta struktura, w której węgiel jest głównym nośnikiem energii pierwotnej – w naszym kraju to około 77% – i dominującym nośnikiem energii finalnej, który wynosi około 37%. Dla przykładu podam jeszcze, że energia z tak zwanych źródeł odnawialnych w strukturze światowego zużycia waha się w granicach od 17% do 20%, natomiast w naszym kraju jest na poziomie od 1% do 2%.

Dziś powinniśmy więc odpowiedzieć na pytanie: jak pogodzić wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną z wzrastającymi wymaganiami stawianymi przez ochronę środowiska. Musimy powiedzieć, kto w Polsce kreuje politykę energetyczną. Jaki jest w tym udział Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Czy ma ono wpływ na strukturę cen nośników energii? Chodzi mi o relację między ceną jednego kubika gazu, węgla a opłatą za energię elektryczną. Musimy zastanowić się również, jaki jest ogólny stan wiedzy ekologicznej w naszym społeczeństwie, zarówno w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, jak też w tak zwanych społecznych, publicznych organizacjach nierządowych. Czy anarchiści, którzy blokowali budowę elektrowni w Żarnowcu i na Dunajcu, kierowali się rzetelną wiedzą, czy też przemawiała przez nich chęć bycia bohaterami jednego sezonu?

Poszukiwania odpowiedzi na tak postawione pytania zacznę od Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Organizacje społeczne są, co prawda, niezależne i samorządne, ale finansowane w części przez Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. W „Rzeczpo-

spolitej”, z dnia 27 września bieżącego roku, ukazał się wywiad z panem ministrem Markiem Polem, dotyczący reformy elektroenergetyki widzianej z jego perspektywy. W wywiadzie tym pan minister przedstawia swój program reform w sektorze elektroenergetycznym. Po wnikliwym zapoznaniu się z jego treścią moje obawy o przyszłość kraju wzrosły. Cały ten program to, moim zdaniem, zbiór dogmatów szkoły neoliberalnej z epoki pana premiera Bieleckiego i ministra Lewandowskiego.

Po pierwsze, muszę przypomnieć panu ministrowi, że pani Margaret Thatcher była pierwszą osobą w Europie Zachodniej, która rozwiązania dobre i sprawdzone w Ameryce Północnej próbowała przenieść i dostosować do skali europejskiej, do swojego własnego kraju. Muszę powiedzieć, że zarówno w telekomunikacji, jak i energetyce zaowocowało to znaczną podwyżką, nie zaś obniżką cen. Zatem przykłady, które pan minister podaje, są nie na miejscu. Problemu skali nie można pominąć ani w polityce, ani tym bardziej w gospodarce. Po drugie, to nieprawda, że energia elektryczna podlega tym samym regulom, co każdy towar na rynku. W energetyce zawodowej mamy do czynienia z priorytetem bezpieczeństwa całego systemu nad jego ekonomią, od dnia 10 listopada 1965 r. nikt w to nie wątpi, nawet w Stanach Zjednoczonych. Po trzecie, pan minister bardzo wiele mówił o strukturze taryf, ale ani słowa o strukturze zużycia energii pierwotnej i finalnej. W moim przekonaniu, właśnie to jest przyczyną tak drastycznego zniszczenia środowiska naturalnego w Polsce. Po czwarte, z pańskiego dowodu wynika niezbicie, że cena 1 kW energii będzie uzależniona między innymi od kosztów przesyłki energii elektrycznej. Mówiąc krótko, w województwie zamojskim i suwalskim ceny będą najwyższe.

(Marszałek sygnalizuje, że kończy się czas wypowiedzi).

Zaowocuje to tym, że dla zagotowania szklanki wody trzeba będzie rozpalać pod kuchnią i korzystać z wysoko zasiarczonego węgla. Pozostaje mi tylko jeszcze jedno pytanie: skąd u ministra „spod znaku czerwonej róży” biorą się rozwiązania tak nie przystające do rzeczywistości europejskiej? Trzeba również odpowiedzieć sobie na pytanie, czy tak ważną rzecz, jak kreowanie polityki energetycznej państwa, można pozostawić w rękach dwóch ministerstw? Twierdzę, że nie. Dlatego, moim zdaniem, niezbędne jest powołanie międzyresortowej komisji ekorozwoju pod przewodnictwem premiera, zapewniającej współpracę i koordynację wszystkich zainteresowanych środowisk.

Na zakończenie proponuję państwu małą wycieczkę do województwa nowosądeckiego, w którym zlokalizowany jest unikalny w skali europejskiej Tatrzański Park Narodowy. Etap pierwszy to Zakopane. Widzimy nowo wybudowane domy góralskie, smukłe, pokryte blachą, budowane

(senator J. Frączek)

z kamienia i cegły. Czy minister budownictwa może określić, jaki jest tam współczynnik przenikania ciepła? Ile ton węgla potrzeba dla ogrzania takiego domu?

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Panie Senatorze, po raz drugi przypominam o czasie.

**Senator Józef Frączek:**

Już kończę, Panie Marszałku.

Na efekty nie trzeba długo czekać. Wystarczy rzucić okiem na panoramę Zakopanego i będziemy mieli odpowiedź. Brunatnożółty smog unoszący się nad miastem mówi sam za siebie. Pstragi w Morskim Oku chorują na pleśniawkę, a współczynnik pH wody deszczowej jest na poziomie 3,5. To jest kwas siarkowy! W drodze z Zakopanego do Morskiego Oka widzimy, że żużel i popiół wrzucane są do rzeki, a troty i odpady drzewne do górskich potoków. A przecież obok energii wodnej drewno zaliczane jest do najważniejszych źródeł energii odnawialnej.

Podróżując po województwie nowosądeckim, odwiedziłem również nowatorską „kopalnię ciepła”, jaką jest Białotermia Podhalańska SA. Mieszkańcy Podhala wiążą z nią duże nadzieje, trzeba jednak jasno powiedzieć, że pozyskiwanie białotermialnego ciepła dopóty będzie miało swoje ekonomiczne uzasadnienie, dopóki minister finansów nie podniesie ceny jednej kilokalorii pozyskanego w ten sposób ciepła do wysokości cen światowych.

Województwo nowosądeckie ma wystarczająco dużo odnawialnych źródeł energii. Ale czy wystarczy mieć na swoim terenie potężną elektrownię wodną, pokłady gazu – które zalegają na całym Podkarpaciu – duże zasoby drewna odpadowego czy ciepłe źródła wodne, tryskające z ziemi? Czy to wystarczy, żeby przestać zatruwać środowisko przyrodnicze pyłami z kotłowni, żużlem z paleniska, dwutlenkiem siarki czy tlenkiem azotu? Można mieć wiedzę, mogą być spełnione wszystkie warunki techniczne, a mimo to nie będzie możliwości podjęcia sensownych decyzji. Bezwład decyzyjny w tym wypadku jest paraliżujący.

Mam nadzieję, że przykłady z województwa nowosądeckiego wystarczająco przekonały państwa, iż niezbędne jest powołanie międzyresortowej komisji, do której zadań będzie należało, między innymi, ustalanie relacji cen na poszczególne nośniki energii. Nie może być tak, aby w dalszym ciągu zły, zasiarczony węgiel na rynku miał prymat – przed gazem czy energią elektryczną, pochodzącą z elektrowni wodnych. Elektrownia w Pieninach może spłacić swój dług wobec przyrody. Jest tylko pytanie, czy Ministerstwo Finansów na to pozwoli?

Dziękuję za uwagę. Przepraszam pana marszałka za przekroczenie czasu. (Oklaski).

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Proszę o zabranie głosu pana senatora Janusza Okrzesika. Następnym mówcą będzie pan senator Henryk Krupa.

**Senator Janusz Okrzesik:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Sądzę, że głównym obciążeniem polityki ekologicznej państwa jest stan gospodarki po ponad czterdziestu latach nieracjonalnej i nieskoordynowanej polityki w tym zakresie. Jest to obecnie podstawowe obciążenie sięgające w przeszłość. Warto sobie uświadomić, z jakim bagażem rozpoczęto w roku 1991 realizację dokumentu, nad którym dzisiaj dyskutujemy. O podstawowych mankamentach, które można będzie zaobserwować w trakcie realizacji jego zapisów, wspominali już moi przedmówcy, chcę je tylko podkreślić. Chodzi mi o brak koordynacji działań zmierzających do realizacji polityki ekologicznej państwa, o brak koordynacji w skali rządu.

Jak sądzę, są dwie przyczyny tego stanu. Po pierwsze, jest to wewnętrzna struktura rządu, funkcjonująca już od kilku lat. Zakłada ona dominację ministra finansów, którego pozycja jest wzmacniana przez to, iż równocześnie sprawuje on funkcję wicepremiera. Po drugie, ma miejsce lekceważenie ochrony środowiska przez partie polityczne, które konstruują poszczególne rządy. I nie jest to na pewno, Panie Ministrze, przytyk skierowany do pana lub do obecnego rządu, choć znajduję się przecież w opozycji. Muszę stwierdzić, iż najbardziej chyba jaskrawe lekceważenie tych spraw miało miejsce za rządów koalicji, którą tworzyły partie prezentujące poglądy zbieżne z moją opcją polityczną, a więc za czasów pani premier Suchockiej. Myślę, że i teraz rządowi brakuje koordynacji działań w zakresie realizacji polityki ekologicznej państwa, lekceważy on ten temat w swoich pracach.

Przykłady? Proszę bardzo. Dla mnie najbardziej jaskrawym przykładem z ostatnich miesięcy jest *Strategia dla Polski*, krytykowana przez „środowisko ekologiczne” za to, że nie zawiera ani filozofii ekorozwoju, ani też dotyczących go zapisów. I w tej chwili mówi się o tym, że należałoby ten projekt uzupełnić i nieco zmodyfikować. Faktem jest, że na etapie prac nad *Strategią dla Polski* nie wykorzystano całego dorobku, który mógł być wykorzystany przy konstrukcji tej długofalowej strategii rozwoju kraju.

Przykład drugi dotyczy ostatnich miesięcy, tygodni, jest to kwestia ustawy o autostradach. Tam również ów mechanizm konsultacyjno-decyzyjny w niedostatecznym stopniu uwzględnił sprawę ochrony środowiska. Choćby przykład

(senator J. Okrzesik)

parlamentu. Sejm w ogóle nie skierował tej ustawy do Komisji Ochrony Środowiska. Na szczęście w Senacie było już inaczej.

Podobne niekonsekwencje w działaniach rządu można by również wskazać na przykładzie dziedzin, o których chciałbym teraz mówić bardziej szczegółowo. Tak dzieje się na przykład w sprawie ochrony powietrza, o której mówił pan senator Frączek. Jest niezaprzeczalnym faktem, że zanieczyszczenie powietrza w ostatnich latach zmalało – i to w grupach najbardziej niebezpiecznych – aż o kilkadziesiąt procent. I niewątpliwie należałoby to zaliczyć do pozytywów. Ograniczona została też wysoka emisja zanieczyszczeń. I to nie tylko recesja gospodarcza doprowadziła do tego ograniczenia, ale również preferencyjna polityka państwa w tym zakresie.

Następnym pozytywnym przykładem, na który, daj Boże, będziemy się mogli powoływać w przyszłości, jest inwestycja w Belchatowie. Ale w tym samym czasie rząd prowadził preferencyjną politykę w stosunku do tych samorządów i indywidualnych odbiorców energii, którzy zdecydowali się przestawić swoje ogrzewanie na gazowe, a więc zrezygnować z węgla na rzecz gazu. Jednocześnie ten sam rząd podejmuje decyzje, które powodują, że ktoś, kto zainwestował w ogrzewanie gazowe, nie wykorzystuje go, ponieważ mu się to nie opłaca. I tak zwana niska emisja zanieczyszczeń, pochodząca właśnie z indywidualnych palenisk, stanowi coraz większy problem, szczególnie na terenach podgórskich i tych, które z natury rzeczy powinny być w szczególności chronione przed zanieczyszczeniami powietrza, na przykład w rejonie Narodowego Parku Tatrzańskiego czy w Beskidach.

To właśnie dowody niekonsekwentnej polityki rządu, o której mówił senator Frączek. Myślę, że podobne niekonsekwencje można by wskazać w dziedzinie gospodarki odpadami. Zjawiskiem pozytywnym, wynikającym z realizacji polityki ekologicznej państwa, jest powstawanie nowych wysypisk i lepsza ich jakość w stosunku do już istniejących, zwiększenie pojemności wysypisk komunalnych o ponad 20%, a może przede wszystkim zahamowanie bardzo niebezpiecznego zjawiska importu odpadów. Nie mówię o całkowitej likwidacji, ale na pewno jest zahamowanie tego importu. Jednocześnie zaniedbuje się dziedzinę, która powinna stanowić podstawę racjonalnej gospodarki odpadami. Chodzi o to, aby wytwarzać ich jak najmniej, bo na tym etapie będzie się decydowała większość spraw. Chodzi również o to, w jaki sposób powtórnie zagospodarować te, które już zostały wytworzone. I tutaj już brak konsekwencji w działaniach państwa.

Oczywiście, można by przywołać wiele przykładów, ale chciałem powiedzieć tylko o jednym,

o tym najbardziej namacalnym, który być może spotka się z uśmiechem lekceważenia. Omawiany proces zaczyna się przecież od skupu makulatury, butelek. I argument ten nie zasługuje na uśmiech lekceważenia. Przecież to właśnie decyduje o pewnej filozofii konsumenckiej, o pewnej postawie, która w odległej perspektywie czasu ma istotny wpływ na gospodarkę odpadami.

Mówiąc o odpadach, z zadowoleniem chciałbym podkreślić, że nie forsuje się teraz pomysłu, który od czasu do czasu pojawia się również w kręgach związanych z resortem ochrony środowiska: chodzi mianowicie o budowę spalarni odpadów komunalnych. Uważam, że o takim pomysle będzie można rozmawiać dopiero wtedy, gdy będzie to kończyć pewien cykl gospodarki odpadami. Gospodarki polegającej na zmniejszaniu ilości wytwarzanych odpadów, wtórnym ich wykorzystaniu, kompostowaniu i wreszcie składowaniu tam, gdzie to jest możliwe. Spalarnie nie mogą być rozwiązaniem stosowanym zamiast tego wszystkiego. Takie pojawiające się od czasu do czasu pomysły uważam za niebezpieczne i, jeszcze raz podkreślam, z zadowoleniem nie znajduję ich odbicia w planach, które zostały nam przedstawione.

W tym kontekście, myślę, za najważniejszą przy realizacji polityki ekologicznej państwa w następnych latach należy uznać oczywiście edukację ekologiczną. Jest to w zgodzie z twierdzeniem, które jest już w tej chwili truizmem, ale chyba jeszcze nie do końca przez wielu świadomie realizowanym i przyjmowanym, że wszelkie zanieczyszczenia rodzą się najpierw w umyśle człowieka, a dopiero później w hutach, elektrowniach czy gdzie indziej. Tylko edukacja ekologiczna może zmienić sytuację.

Za najważniejsze uważam również zaprężenie mechanizmów rynkowych w służbę ekologii. Moim zdaniem, stanowi to w tej chwili priorytet działań rządu i parlamentu. Na pewno nie dokonano tego jedno ministerstwo. Dopóki będzie to polityka ekologiczna tylko Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, dopóty nie ma szans na takie rozwiązania. Albowiem, żeby faktycznie osiągnąć skoordynowanie mechanizmów rynkowych z celami ekologicznymi, potrzeba skoordynowanej działalności całego rządu. Myślę, że również parlamentu.

W tym kontekście chciałem zwrócić uwagę państwa na dwa priorytety, które zostały wymienione w uchwale Senatu Rzeczypospolitej Polskiej. Po pierwsze, dokonanie niezbędnych zapisów w nowo uchwalanej konstytucji, uznających zasadę zrównoważonego rozwoju za niepodważalną i uniwersalną wartość. To, myślę, będzie zadanie dla nas, parlamentarzystów. I po drugie, powołanie pod przewodnictwem wicepremiera międzyresortowej komisji ekorozwoju, zapewniającej współpracę i koordynację programów rozwojowych oraz planów realizacyjnych.

(senator J. Okrzesik)

Cel drugiego priorytetu jest jasny. Nie chodzi tutaj o zmniejszenie roli ministra ochrony środowiska, który początkowo miał być przewodniczącym tej międzyresortowej komisji. Chodziłoby o to, aby decyzje międzyresortowej komisji do spraw ekorozwoju znalazły właściwe odzwierciedlenie w pracach rządu i żeby komisja rzeczywiście zajmowała się nie tylko radzeniem, ale również by miała spory wpływ na pracę rządu. Dziękuję. (Oklaski).

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Henryka Krupę, następnym mówcą będzie pan senator Ireneusz Michaś.

### **Senator Henryk Krupa:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

W swoim krótkim wystąpieniu pragnę poruszyć niektóre aspekty wpływu stanu środowiska na zdrowie mieszkańców.

Wysoka Izbo! W rozwoju naszej cywilizacji musiało upłynąć wiele dziesiątków lat, ażeby współczesny człowiek uświadomił sobie, że zasadniczy wpływ na jego zdrowie fizyczne i psychiczne ma jakość środowiska, w którym żyje, pracuje, uczy się i wypoczywa. Także zmiany w stylu życia: niewłaściwe odżywianie się, korzystanie z żywności produkowanej systemem przemysłowym, palenie papierosów, nadużywanie alkoholu i innych używek są kolejnymi elementami, mającymi wpływ na zdrowie społeczeństwa. Industrializacja i urbanizacja pociągnęły za sobą przejście znacznej części społeczeństwa ze stylu życia wiejsko-rolniczego na przemysłowo-miejski. W związku z tym pojawiły się duże aglomeracje przemysłowo-mieszkaniowe, w których wskaźniki zdrowotne znacznie odbiegają od wartości dopuszczalnych.

W Polsce pojawiły się obszary ekologicznego zagrożenia zdrowia, gdzie na przykład wskaźnik przedwczesnych zgonów, nie uzasadnionych biologicznie, jest o 24% wyższy niż na innych obszarach kraju. Ta smutna mapa obejmuje 27 obszarów miejskich i 40 gminnych. Są one zlokalizowane głównie w pasie południowo-wschodnim oraz w strefie nadmorskiej Polski. Można przypuszczać, że wysoka przedwczesna umieralność związana jest ze stopniem degradacji środowiska przez substancje chemiczne. Spowodowana jest emisjami przemysłowych gazów i pyłów, nie oczyszczonymi ściekami oraz nagromadzonymi odpadami, szczególnie z zakładów przemysłu wydobywczego i chemicznego.

W Polsce znajdują się obszary o najbardziej zdegradowanym środowisku w Europie – Górny

Śląsk, okręg legnicko-głogowski, Karkonosze i Góry Izerskie. Na terenie około 10% jednostek administracyjnych notuje się przekraczanie dopuszczalnych wartości opadów pyłów dwutlenku siarki i azotu, formaldehydu, ołowiu, fluoru, fenolu i innych toksycznych substancji. Tak zwane kwaśne deszcze powodują zakwaszenie gleby, co sprzyja wchłanianiu przez rośliny toksycznych metali ciężkich. Stwierdzono, że około 2,3% gleb rolniczych wykazuje zanieczyszczenia metalami ciężkimi, w tym około 0,5% w stopniu istotnym.

Dobrze się stało, że Państwowy Instytut Geologiczny stworzył geologiczną mapę Polski, pokazującą skażenie metalami ciężkimi gleb i osadów wodnych. Opracowano też mapę radioekologiczną. Jednakże w znikomym stopniu są one znane społeczeństwu.

Odprowadzanie około 1300 hektometrów<sup>3</sup> nie oczyszczonych ścieków rocznie oraz składowanie około 4 miliardów ton odpadów stałych powodują silną degradację wód powierzchniowych i gruntowych. Dlatego ponad 10% wodociągów sieciowych i ponad 60% studni przydomowych ma wodę złą i niepewną pod względem zdrowotnym. Sytuacja ta wpływa na jakość produkowanej żywności i bezpośrednio na stan zdrowia.

Wysoka Izbo! Poruszyłem jedynie wskaźnik przedwczesnych zgonów związanych ze stanem środowiska, ale są również groźne choroby, na przykład nowotworowe, alergiczne, układu krążenia, gorsze wskaźniki rozwoju dzieci i młodzieży, ściśle związane z zagrożeniem zdrowotnym stwarzanym przez złe środowisko. Z powodu ograniczonego czasu sygnalizuję przede wszystkim problemy zdrowotne związane ze środowiskiem naszego bytu. Nie rozwijam zagadnień związanych ze środowiskiem pracy, nauki czy wypoczynku. Zagrożeń zdrowotnych w tych środowiskach jest również dużo.

Na koniec jeszcze uwagi co do dalszego kierunku polityki państwa. Nasze społeczeństwo będzie żyło w normalnych warunkach biologicznych, jeśli zdamy sobie sprawę, że: po pierwsze, istnieje ścisły związek między jakością środowiska a zdrowiem człowieka; po drugie, istnieje również pilna potrzeba zatrzymania dalszej degradacji środowiska, a następnie jego poprawy, powinno to być priorytetem w polityce państwa; po trzecie, konieczne jest szybkie powstanie systemu spójnego i wiarygodnego monitoringu środowiskowych zagrożeń zdrowia i ich skutków dla całego kraju; po czwarte, instytucje kontrolne, zajmujące się stanem środowiska, powinny ściśle ze sobą współpracować i tworzyć zbiorcze dokumenty na temat zagrożeń środowiskowych; po piąte, Państwowa Inspekcja Sanitarna i Weterynaryjna powinna starannie kontrolować jakość żywności; po szóste, nie jest technicznie i gospodarczo możliwe szybkie osiągnięcie radykalnej poprawy stanu naszego środowiska; po

(senator H. Krupa)

siódme, nakłady na ochronę zdrowia z budżetu państwa przy aktualnym stanie środowiska nie mogą być niższe niż 6% dochodu narodowego brutto; po ósme, polityka ochrony środowiska powinna być ściśle skorelowana z polityką zdrowotną państwa. Dziękuję za uwagę.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Ireneusza Michasia, następnym mówcą będzie pan senator Marian Kwiatkowski.

### **Senator Ireneusz Michaś:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Chciałbym w imieniu Komisji Ochrony Środowiska wnieść do druku nr 143 dwie autopoprawki.

Pierwsza polega na tym, aby w priorytecie dziewiątym skreślić wyraz: „usprawnienie” i dalszej części tekstu nadać brzmienie: „koordynacja finansowa inwestycji ekologicznych i preferowanie programów regionalnych dających najlepsze efekty ekologiczne”.

I autopoprawka druga – przedostatni akapit otrzymuje brzmienie: „Stwierdzając, mimo oczywistych postępów, niewystarczające w stosunku do rzeczywistych potrzeb zaawansowanie realizacji zadań nakreślonych w polityce ekologicznej państwa, szczególnie w odniesieniu do edukacji ekologicznej, restrukturyzacji zużycia energii i paliw, kosztów działań proekologicznych i pozyskiwania środków na ich pokrycie, Senat Rzeczypospolitej Polskiej potwierdza ciągłą aktualność zadań, zagadnień i celów określonych w tym dokumencie”.

I może jeszcze druga część mojego wystąpienia.

Jednym z ważniejszych warunków skutecznego działania na rzecz ochrony środowiska jest dysponowanie odpowiednim systemem prawnym, który może być przygotowany tylko wtedy, gdy opracowana jest od strony teoretycznej jego koncepcja. Przez wiele lat było ich kilka, między innymi koncepcja stworzenia kodeksu ochrony środowiska, a także skrajna koncepcja ustawy ramowej. Ostatecznie uchwalona w 1980 r. ustawa o ochronie i kształtowaniu środowiska jest ustawą ogólno-szczegółową. W kolejnych pracach nad nią starano się uniknąć nadmiernego rozczłonkowania problematyki ochronnej między różne ustawy.

Znaczenie praktyczne tej kwestii ujawniło się w najwyższym odniesieniu do odpadów. Poświęcona im regulacja, w ustawie z 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska, była i jest wysoce niezadowolająca. Znaczenie tego problemu w drugiej połowie lat siedemdziesiątych

nie było jeszcze w pełni rozpoznane, dopiero lata osiemdziesiąte pokazały z całą wyrazistością, jak trudne i złożone jest zagadnienie gospodarki odpadami.

Jedna z części ustawy generalnej została poświęcona nadzwyczajnym zagrożeniom środowiska. Poprzednie regulacje dotyczące nadzwyczajnych zagrożeń, zawarte w art. 104 i 105 ustawy z 1980 r., nie odpowiadały ani potrzebom, ani nawet możliwościom. Ustawa ograniczyła się do przepisów informacyjno-instruktażowych, wskazujących na problem, lecz nie dających podstaw do jego rozwiązania.

Wydarzeniem najistotniejszym było uchwalenie ustawy o ochronie przyrody, jako ustawy odrębnej. Siłą rzeczy pociągnęło to za sobą zmiany w modelowaniu przyszłego kształtu prawa o ochronie środowiska w Polsce.

Na początku 1990 r. opracowano plan porządkowania prawa ekologicznego. W pierwszym półroczu miało dotrzeć do Sejmu pięć projektów ustaw, to jest: prawo wodne, ustawa o odpadach i nadzwyczajnych zagrożeniach środowiska, ustawa łowiecka, prawo geologiczne i górnicze. W drugim półroczu natomiast miała być przygotowana ustawa-matka do ochrony środowiska przyrodniczego.

Minęły 3 lata od tej decyzji, okazało się, że plan został zrealizowany tylko fragmentarycznie. Prawo geologiczne i prawo górnicze zostało uchwalone 4 lutego 1994 r. przez Wysoką Izbę. Jeśli chodzi o inne projekty, to przyjęty jest przez Urząd Rady Ministrów projekt prawa wodnego, w uzgodnieniach międzyresortowych są projekty o odpadach. W ministerstwie przygotowywane są też projekty nowelizacji ustawy o lasach i ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska, jednak ma to być nowelizacja ograniczona jedynie do zagadnień funduszy ekologicznych i drobnych technik legislacyjnych. W trakcie legislacji są projekty ustaw o ochronie: powietrza, przed hałasem i wibracjami, przed elektromagnetycznym promieniowaniem nie jonizującym oraz projekt ustawy o łowiectwie.

Oceniając dotychczasowy przebieg prac z nieco szerszej perspektywy, trzeba powiedzieć, że doprowadził on do oddalenia ewentualnej kodyfikacji prawa ochrony środowiska. Stało się tak dlatego, że nastąpiło rozczłonkowanie problematyki pomiędzy różne ustawy. Chodzi w szczególności o zagadnienia ochrony przyrody, odpadów i nadzwyczajnych zagrożeń środowiska. Przyszły kodyfikator, jeśli zechce powrócić do idei kodyfikacji, będzie musiał zebrać to, co zostało i co w dającej się przewidzieć przyszłości jeszcze zostanie rozrzucone. Myślę tu o ochronie: powietrza, przed hałasem, wibracjami i promieniowaniem nie jonizującym. Przyszła praca kodyfikacyjna będzie zapewne trudniejsza niż wtedy, gdyby do tego rozbicia nie doszło.

(senator I. Michaś)

Jedno wydaje się niewątpliwe, jeżeli chcemy przyjąć jakąś koncepcję ustawodawstwa o ochronie środowiska, to należy dokonać świadomego wyboru. Chciałbym wiedzieć, czy minister ochrony środowiska ma jakiś pomysł, bo nie mówi się już o ustawie generalnej, lecz o nowelizacji ustawy obowiązującej i wszystko ma być sprowadzone do zmiany szczegółowych przepisów o funduszach. Prawo ochrony środowiska wymaga zmian, to oczywiste. Czy jednak właściwą drogą jest rozpoczęcie od regulacji szczegółowych?

Jeśli ministerstwo tak akcentuje – zresztą bardzo słusznie – konieczność dostosowania przepisów do ustawodawstwa Unii Europejskiej, to może najpierw należałoby pomyśleć o ocenach oddziaływania na środowisko i o rozprawach publicznych w kwestiach ważnych dla środowiska oraz dostępie do informacji o jego stanie. Nie są to zagadnienia szczegółowe, ale materia ustawy generalnej. Dość oczywiste jest, że sprawy generalne powinny być regulowane albo przed szczegółowymi, albo równoległe z nimi, w żadnym jednak razie po nich.

Postawionego tu zarzutu nie da się zbyć twierdzeniem, że przecież mamy ustawę z 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska. Owszem, ale została ona uchwalona 14 lat temu, w zupełnie innym warunkach politycznych, gospodarczych i społecznych. Konstrukcją nośną tej ustawy było planowanie społeczno-gospodarcze przestrzenne. Tymczasem dziś, po uchwaleniu ustawy o planowaniu przestrzennym i gospodarczym, przestało ono być zjawiskiem prawnym. A z dniem 1 stycznia 1995 r., po wejściu w życie ustawy z 7 lipca 1994 r. o gospodarowaniu przestrzennym i planowaniu przestrzennym, stanie się czymś zupełnie innym niż w czasie uchwalenia ustawy z 1980 r.

Do tego dochodzi jeszcze jeden niezwykle ważny problem – rola samorządu terytorialnego w ochronie środowiska. Kiedy uchwalana była ustawa o ochronie środowiska, samorządu terytorialnego nie było, a w nowelizacji ustawy dokonanej po reformie samorządowej w 1990 r. kwestia została potraktowana czysto formalnie. Kompetencje samorządu terytorialnego zostały mechanicznie przypisane administracji rządowej.

Materie przewidziane do regulacji w pięciu spośród proponowanych przez ministerstwo ustaw – powietrze, hałas, promieniowanie, odpady, nadzwyczajne zagrożenia – zostały uregulowane w ustawie z 1980 r. Wprowadzenie ich do ustaw szczegółowych musiałoby oznaczać wyjęcie z dziś obowiązującej ustawy kilku rozdziałów i zastąpienie ich nowymi ustawami. Byłby to krok nie w kierunku integracji prawa ochrony środowiska, ale przeciwnie – dalszej dezintegracji tego prawa. Skutki mogłyby okazać się wysoce

niekorzystne, łatwo bowiem przewidzieć trudności zgrania ze sobą wielu różnych ustaw. W systemach prawnych świata obserwujemy natomiast tendencje integracyjne.

Sądzę zatem, że pożyteczne byłoby przeprowadzenie sensownej i naukowo przygotowanej debaty nad kształtowaniem prawa ochrony środowiska w Polsce i podjęcie decyzji, jaki model uznajemy za docelowy. Czy punktem dojścia ma być kodeks ochrony środowiska, czy kodyfikacja częściowa w odniesieniu do wpływu na środowisko, czy też pozostawienie odrębności ustaw zasobowych i ustawy o ochronie przyrody? Czy może ustawa generalna obudowana ustawami szczegółowymi? Dziękuję uprzejmie.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Mariana Kwiatkowskiego, następnym mówcą będzie pan senator Ryszard Żołyński.

### **Senator Marian Kwiatkowski:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie!

W trakcie obecnej debaty ekologicznej należy omówić całokształt spraw mających wpływ na ochronę przyrody. Wcześniej wymienione przez senatora Michaśa ustawy pozwoliły skrócić moje wystąpienie. Ustawy, które pan senator Michaś przedstawił, są związane z ochroną przyrody kraju. Do wszystkich właściwi ministrowie wydali dziesiątki rozporządzeń i zarządzeń. Wszystkie akty prawne są bardzo często nowelizowane pod wpływem chwilowych, koniunkturalnych potrzeb. Stan taki stwarza nawet wybitnym prawnikom problemy z właściwą interpretacją zamierzeń ustawodawcy, użytkownicy środowiska natomiast praktycznie nie mają żadnych możliwości zapoznania się z obowiązującym prawem, a tym bardziej stosowania go. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że ustawy były uchwalone w różnych okresach i tak, obok względnie nowej ustawy o ochronie przyrody z 1991 r. mamy ustawę „Prawo wodne”, niewątpliwie znaczącą dla ochrony i kształtowania przyrody, pochodzącą z lat siedemdziesiątych.

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! W ekorozwoju szczególna rola przypada lasom i obszarom przyrody chronionej. Nowa ustawa o lasach oraz ustawa o ochronie przyrody nakłada wiele nowych obowiązków w zakresie zapewnienia funkcjonowania obszarów leśnych i przyrodniczych.

Gospodarce leśnej przypisano następujące cele: zachowanie lasów i korzystnego ich wpływu na klimat, powietrze, wodę, glebę, warunki życia i zdrowie człowieka oraz równowagę przyrodniczą; ochronę lasów, w tym szczególnie lasów stanowiących naturalne fragmenty rodzimej

(senator M. Kwiatkowski)

przyrody lub lasów szczególnie cennych ze względu na: zachowanie leśnych zasobów genetycznych, walory krajobrazowe potrzeby, nauki ochronę gleb, terenów szczególnie narażonych na zanieczyszczenia lub uszkodzenia, albo specjalne znaczenie społeczne. Zostały także określone podstawowe zasady gospodarki leśnej: powszechna ochrona lasów, trwałość ich utrzymania i ciągłość ich użytkowania, powiększanie zasobów leśnych. Znaczne powierzchnie lasów objęte są różnymi formami ochrony. Zgodnie z ustawą obszarom leśnym przypada ważna rola w ochronie przyrody. Parki narodowe tworzone są głównie na bazie kompleksów leśnych. Również większość rezerwatów przyrody obejmuje obszary leśne. Chronione gatunki fauny i flory oraz największa różnorodność gatunków wiążą się z lasami.

Niezależnie od potrzeby zatrudniania służb różnych specjalności przyrodniczych, ukierunkowanych na ochronę przyrody, niezbędni pozostają leśnicy. Ochrona przyrody w lasach, parkach narodowych i rezerwach przyrody wymaga wykonywania wielu prac zaliczanych do ochrony czynnej. Od leśników, pracujących w lasach państwowych, wymaga się również wiedzy z zakresu ochrony przyrody. Rola lasów w procesie ochrony przyrody będzie ciągle rosła. Jednocześnie, zgodnie z krajową strategią ochrony przyrody, będzie się rozrastała powierzchnia parków narodowych i rezerwatów przyrody.

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Ważnym elementem jest również skuteczna edukacja ekologiczna. Powinna ona zmieniać człowieka władcę na współodpowiedzialnego za przyrodę, za środowisko. Można to osiągnąć, ucząc jak funkcjonuje przyroda, ponieważ przyrodę można chronić tylko wtedy, gdy rozumie się i uwzględnia w gospodarce zasady jej funkcjonowania. Tylko wtedy można przygotować i przyjąć model gospodarki przyjaznej środowisku. Każdy inny rozwój prowadzi bowiem do degradacji środowiska przyrodniczego, niezbędnego przecież dla życia człowieka. Edukacja ekologiczna jest szansą na zrozumienie przyczyn utraty zdrowego środowiska i stworzenie podstaw nowego modelu życia – rozwoju zrównoważonego. Powinna sięgać do naturalnych wzorców funkcjonowania przyrody, odkrywać szczegóły wzajemnych powiązań, zależności pomiędzy wszystkimi elementami przyrody nieożywionej – wodą, glebą, powietrzem, i przyrody żywej – światem roślin i zwierząt. Do skutecznej edukacji ekologicznej niezbędna jest jasność działań i wysiłków na rzecz ochrony przyrody osób prywatnych i struktur publicznych, głównie rządowych, w skali lokalnej i w skali kraju.

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie! Do tej pory mimo wzrastającego ciągle zapotrze-

bowania na odpowiednich specjalistów nie zorganizowano ich kształcenia. Wiele kontroli realizacji ustawy o ochronie przyrody wykazuje pilną potrzebę kształcenia kadr należycie przygotowanych do ochrony przyrody i nowoczesnej gospodarki leśnej. Taką potrzebę od dawna zgłaszają środowiska leśników i przyrodników. Po głębszej analizie możliwości uzyskano pełną zgodność co do tego, że najlepsze efekty można osiągnąć, wykorzystując jedno z dotychczasowych techników – Technikum Leśne w Zwierzyńcu. Gwarantuje to kadra dydaktyczna, baza dydaktyczna, sąsiedztwo Roztoczańskiego Parku Narodowego i innych obszarów chronionych. Instytut Rolniczy w Zamościu proponuje wprowadzić do zawodu technik-leśnik specjalizację z zakresu ochrony przyrody, zdobywaną w ramach różnych form nauczania i doksztalcania. Absolwenci z taką specjalizacją mieliby zatrudnienie nie tylko w parkach narodowych, ale w wielu instytucjach pracujących na rzecz ochrony środowiska.

Polska jest obecnie w okresie transformacji ustrojowej i gospodarczej. Upadają jedne gałęzie przemysłu, powstają nowe. Do Polski napływa kapitał zagraniczny. Powoduje to konieczność uporządkowania przepisów i norm prawnych, które w sposób jednoznaczny określiłyby prawa i obowiązki mieszkańców kraju, zarówno konsumentów, jak i producentów. Moim zdaniem, w trakcie obecnej debaty należałoby powołać komisję nadzwyczajną, złożoną między innymi z ekspertów ekologów, specjalistów zajmujących się ochroną przyrody. Komisję, która przy współudziale prawników opracowałaby w możliwie krótkim czasie zbiór praw. Zebrałaby w jedną ustawę ekologiczną albo nowelę normy i ustalenia dotyczące wszystkich dziedzin związanych z ekologią. Obecnie są one zawarte w wymienionych wcześniej ustawach. Normy i ustalenia powinny być dostosowywane do norm międzynarodowych, powinny promować technologie ekologiczne i wskazywać kierunki rozwoju kraju na najbliższą przyszłość. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

O zabranie głosu proszę pana senatora Ryszarda Żołyniaka. Następnie głos zabierze pani senator Grażyna Ciemniak.

### **Senator Ryszard Żołyniak:**

Panie Marszałku! Wysoki Senacie!

Woda jest cennym dobrem naturalnym, niezbędnym do życia i działalności gospodarczej. Dla człowieka woda znaczy tyle, co życie. Jest niezastąpiona. Chociaż nadaje się do wielokrotnego użytku, nie da się jej produkować w ilościach przewyższających zasoby naturalne. Fun-

(senator R. Żołyński)

kcja ekologiczna wody w środowisku naturalnym wiąże się z jej szczególnymi właściwościami, wśród których ważne znaczenie ma podatność na zanieczyszczenie. Degradacja tego środowiska zagraża nie tylko żyjącej w wodzie faunie i florze, lecz również zdrowiu i życiu człowieka. Zdolność do przyjmowania zanieczyszczeń stanowi jednocześnie o wielkiej przydatności gospodarczej wody jako odbiornika wszelkiego rodzaju nieczystości pochodzących z różnych form działalności człowieka. Próg, od którego zanika zdolność środowiska wodnego do samooczyszczania, wyznacza kres możliwości wykorzystania wód na potrzeby człowieka. Aby tego progu nie przekroczyć, konieczne jest zrównoważone gospodarowanie zasobami wodnymi.

Musimy ciągle pamiętać, że zasoby wody i środowisko wodne są ze sobą trwale powiązane w procesie obiegu wody w przyrodzie. Niedocенienie tych zależności, mimo werbalnych deklaracji, doprowadziło do stanu silnego jej zanieczyszczenia, a pozyskiwanie czystej i zdrowej wody nadającej się do spożycia stało się problemem ogólnokrajowym, zwłaszcza że potrzeby w tym zakresie stale wzrastają, a zasoby dyspozycyjne maleją.

Polska stoi u progu ogromnego stresu wodnego, to jest znacznego niedoboru wody pitnej. Mamy jej wyjątkowo mało, bo tylko 4,5 m<sup>3</sup> na osobę w ciągu doby. I zajmujemy pod tym względem na 28 krajów Europy 22 miejsce. Średnia ilość wody na mieszkańca Europy wynosi 11 m<sup>3</sup>, natomiast światowa 33 m<sup>3</sup>. Woda staje się więc podstawowym strategicznym surowcem określającym tempo, kierunki i rozmiar rozwoju demograficznego, społecznego oraz gospodarczego naszego kraju w najbliższej przyszłości.

Podstawowym zagadnieniem jest więc nadal brak skutecznej ochrony wód. Powoduje to rosnące, katastrofalne wręcz zagrożenie ich czystości. Dotyczy to wód powierzchniowych, stojących i płynących, których znaczna część jest bardzo skażona i traktowana jako pozaklasowa. Narastającemu skażeniu ulegają także wody podziemne, gruntowe, a w ostatnim okresie również głębinowe.

Panie i Panowie Senatorowie! Zaniedbania w hydrosferze są ogromne. Degradację wód musimy zahamować za wszelką cenę, jednocześnie dążąc do zdecydowanej poprawy bilansu wodnego przez rozpoczęcie działań zmierzających do maksymalnej oszczędności posiadanych zasobów. W ostatnim dziesięcioleciu sformułowana już wcześniej przez specjalistów w dziedzinie gospodarki wodnej i inżynierii sanitarnej teza o możliwości tworzenia przez niedostatek wody bariery wzrostu społeczno-gospodarczego stała się oczywista.

Problem ten ma dwa ściśle ze sobą powiązane aspekty – wielkość zasobów wodnych i ich jakość. Początkowo dominował aspekt ilościowy, który był głównym przedmiotem badań w ramach takich dyscyplin jak: hydrologia, gospodarka wodna i budownictwo wodne. Aspekt jakościowy, aczkolwiek dawno zauważony, był przedmiotem zainteresowania głównie inżynierii sanitarnej, jako podstawa do rozwoju problematyki zaopatrzenia w wodę i oczyszczania ścieków. Obecnie zarówno gospodarka wodna, jak i inżynieria sanitarna nie mogą rozwiązać większości swych problemów bez uwzględnienia ścisłych związków zachodzących między ilością a jakością wód.

Długość cieków wodnych na terenie reprezentowanego przeze mnie województwa tarnobrzesckiego wynosi 1756 kilometrów. Szacuje się, że w średnim roku rzeki wypływające poza teren województwa lub wpływające do Wisły prowadzą 4,8 miliarda m<sup>3</sup> wody. Stan czystości wód powierzchniowych jest katastrofalny i nie pozwala na wykorzystanie tychże wód do celów gospodarczo-bytowych, a nawet rekreacyjnych, gdyż 99,7% wód płynących przez teren województwa nie mieści się w żadnej z trzech klas czystości, a 0,3% jest w klasie trzeciej.

Na taki stan czystości rzek główny wpływ mają ścieki przemysłowe, które stanowią 83% ogółu ścieków wymagających oczyszczenia. Podstawowym problemem jest niedostateczny stopień oczyszczania tychże ścieków, gdyż nasze urządzenia nie są do tego należycie przystosowane.

Mimo zwiększenia ilości pobieranej wody oraz wybudowania wielu lokalnych oczyszczalni – co spowodowało zmniejszenie ilości odprowadzanych ścieków i poprawę ich jakości – stan czystości rzek nie uległ istotnej poprawie. Ścieki komunalne stanowią główne źródło zanieczyszczeń wód powierzchniowych ze względu na duży ładunek odprowadzanych zanieczyszczeń organicznych, detergentów i bakterii oraz ze względu na niewielki stopień ich oczyszczenia. Około 50% ścieków komunalnych odprowadzanych jest bez jakiegokolwiek oczyszczenia. Z pozostałej ilości 80% jest oczyszczanych w stopniu niewielkim z powodu przeciążenia hydraulicznego i ładunku zanieczyszczeń.

W ostatnich latach dzięki dużej aktywności ośrodki wiejskie znacznie rozwinęły sieć wodociagową bez równoczesnego wyposażenia w sieć kanalizacyjną, zakończoną oczyszczalnią. Jest to również istotne źródło zanieczyszczenia lokalnych cieków wodnych zawiesiną, substancjami organicznymi, detergentami, bakteriami oraz substancjami wchodzącymi w skład środków ochrony roślin. Budowa oczyszczalni trwa bardzo długo i jest kosztowna, a środków na ich budowę, pochodzących z kieszeni mieszkańców, jest jakby coraz mniej.



(senator R. Żołyński)

W związku z obserwowanymi zmianami klimatycznymi ważnym problemem staje się retencjonowanie i zatrzymywanie wody w zlewniach dzięki budowie zbiorników wodnych oraz utrzymaniu urządzeń i obiektów przystosowanych do nawodnień. Z ostrzegawczej prognozy zmian środowiskowych warunków życia człowieka na początku XXI wieku, opracowanej przez Polską Akademię Nauk i Komitet Naukowy „Człowiek i Środowisko” wynika, że obszary naturalnego deficytu wód powierzchniowych zajmują około 38%, głównie w środkowej Polsce, a podziemnych – około 10%, głównie na obszarach górskich.

Od 1950 r. znacznie wzrósł pobór wód podziemnych, od około 2 km<sup>3</sup> do 16 km<sup>3</sup>. Są to pobory duże w stosunku do całkowitych zasobów dyspozycyjnych, ocenianych na 22 km<sup>3</sup>. Można więc mówić o krajowej wodnej barierze rozwoju, zwłaszcza w zakresie wodochłonnych gałęzi gospodarki, takich jak energetyka i rolnictwo.

Znacznie silniej niż ogólna bariera wodna znaczącą się regionalne i lokalne bariery wobec bardzo nierównomiernego rozmieszczenia zasobów w przestrzeni. Z niepokojem stwierdzam, że utrzymująca się bez troski w składowaniu bez jakichkolwiek zabezpieczeń wszelkich odpadów, również toksycznych, na powierzchni ziemi, na wysypiskach, często na terenach położonych w sąsiedztwie bezcennych zasobów najczystszych podziemnych wód głębinowych grozi ich zatruciem.

W wyniku nadmiernego zanieczyszczenia wód powierzchniowych oraz rosnącego zanieczyszczenia eksploatowanych poziomów wodonośnych, a także stosowania mało skutecznych systemów uzdatniania wody ludność w wielu przypadkach nadal korzysta z wody o niskiej jakości, zagrażającej zdrowiu pokolenia obecnego i przyszłych pokoleń. Rozwiązanie tych problemów wymaga dużych nakładów finansowych, z którymi gospodarka kraju w okresie transformacji może mieć istotne trudności.

W świetle tych kilku najważniejszych problemów mających związek z gospodarką wodną, chciałbym przedstawić trzy wnioski. Po pierwsze, wnoszę, aby wszelkie regulacje prawne, opuszczające gmach Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, były wcześniej konsultowane ze społeczeństwem. Oczekują na to przedstawiciele pozarządowych ruchów i organizacji ekologicznych. Sądzę, że przygotowywane prawo wodne nie jest opracowywane przez hermetyczną grupę specjalistów i nie zabraknie konsultacji ze środowiskiem ekologów, naukowców i praktyków mających do czynienia z zagadnieniami z zakresu ochrony jakości i ilości wód.

Po drugie, uważam, że w celu zapobiegania zanieczyszczeniu wód podziemnych powinny być wydane bardzo rygorystyczne zalecenia, szczególnie w sprawie właściwego lokalizowania obiektów przeznaczonych do magazynowania i dystrybucji na przykład paliw płynnych. Powinien też być wprowadzony nakaz prowadzenia badań geologicznych, służących ocenie wpływu tego typu obiektów na środowisko. Należałoby również projektować strefy ochronne źródeł i ujęć wód podziemnych.

Po trzecie, stopniową poprawę sytuacji w gospodarce wodnej Polski można osiągnąć dzięki zastosowaniu sprawdzonej zasady „trzech «e»”: ekonomii, egzekucji prawa i edukacji ekologicznej, a więc przez wprowadzenie systemu opłat i ewentualnych środków finansowego przymusu, nowego prawa wodnego i zlewniowego zarządzania gospodarką wodną oraz szerokiego monitoringu stanu wód, a także powszechne uświadomienie wagi dużych i małych problemów w lokalnym gospodarowaniu wodą. Dziękuję za uwagę.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę o zabranie głosu panią senator Grażynę Ciemniak, następnym mówcą będzie pan senator Jan Stypuła.

#### **Senator Grażyna Ciemniak:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie!

„Skuteczne rozwiązywanie problemów ochrony środowiska w Polsce nie jest możliwe bez szerokiej współpracy międzynarodowej. Wynika to z globalnego charakteru wielu problemów ekologicznych i transgranicznego przepływu zanieczyszczeń oraz z podjętych już zobowiązań prawno-międzynarodowych Polski, a także z korzyści, jakie przynosi współpraca międzynarodowa, przede wszystkim w zakresie wymiany wiedzy i przepływu technologii”.

Przedstawiłam fragment z uchwalonej przez Sejm w dniu 10 maja 1991 r. *Polityki ekologicznej państwa*. Ochrona środowiska wymaga więc, aby były podejmowane działania w skali lokalnej, regionalnej, ogólnokrajowej oraz międzynarodowej. W szczególności dotyczą one zanieczyszczenia wód, gospodarki odpadami, transgranicznych zanieczyszczeń powietrza, ochrony warstwy ozonowej, awarii jądrowych oraz ochrony gatunków roślin i zwierząt.

Zagadnienia ochrony środowiska zawarte są w około 160 międzynarodowych konwencjach i protokołach. Polska jest stroną około 70 z nich, podpisaliśmy również ponad 25 umów dwustronnych i ponad 40 umów wielostronnych. Ratyfikowany powinien być jeszcze jeden dokument – Konwencja Helsińska z 1992 r. w sprawie

(senator G. Ciemniak)

transgranicznych skutków awarii przemysłowych. Jest jeszcze konwencja o biologicznej różnorodności, której celem jest ochrona istniejących gatunków fauny i flory; następnie europejska konwencja o ochronie dzikiej przyrody i siedlisk naturalnych oraz konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody powodowane przez działalność niebezpieczną dla środowiska.

Te dwie ostatnie są konwencjami Rady Europy, której członkiem od dwóch lat jest Polska. W 1233 zaleceniu Zgromadzenia Parlamentarnego Rady Europy, ze stycznia bieżącego roku, dotyczącym europejskiej polityki ochrony środowiska, zwrócono uwagę, iż rządy wszystkich państw powinny powziąć wszelkie prawne, administracyjne i techniczne środki, aby uzyskać oczekiwane efekty wynikające z podpisanych konwencji międzynarodowych.

Układ Europejski, ustanawiający stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską a Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi obejmuje zbliżenie przepisów prawnych, obowiązujących w Polsce, do przepisów Wspólnoty oraz, w art. 80, współpracę w tak ważnej dziedzinie, jaką jest walka z pogarszającym się stanem środowiska naturalnego, a którą strony uznały za zadanie priorytetowe.

Zarówno Układ Europejski, jak i konwencje międzynarodowe oraz umowy dwustronne i wielostronne określają zobowiązania dla rządu, a stąd wynikają zadania i dla parlamentu, i dla społeczności lokalnych. Dotyczy to w szczególności Konwencji Genewskiej o transgranicznym zanieczyszczeniu powietrza na duże odległości, Konwencji Wiedeńskiej o ochronie warstwy ozonowej, Konwencji Bazylejskiej o transgranicznym przemieszczaniu odpadów oraz konwencji w sprawie zmian klimatu i konwencji o ochronie różnorodności biologicznej. Wymieniłam tu tylko najważniejsze konwencje. Ale nasze zobowiązania wynikają również ze współpracy dwustronnej, z programu krajów Morza Bałtyckiego – „Czarnego trójkąta”, „Zielonych płuc Polski”, Konwencji Odrzańskiej.

Zadania wynikające z wymienionych konwencji i umów powinny być określone w sposób precyzyjny w polityce ekologicznej państwa i programach realizacyjnych. Stąd też uważam, iż niezbędne jest uchwalenie przez Sejm aktualnego dokumentu *Polityka ekologiczna państwa*, gdyż przedstawiony Senatowi dokument z listopada 1993 r. jest tylko nową redakcją sporządzoną z uwzględnieniem uchwały Sejmu z 10 maja 1991 r.

W Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej powinny zostać zawarte postanowienia adekwatne do potrzeby ochrony środowiska z wykorzystaniem dokumentów programowych. Myślę tu o Deklaracji Sztokholmskiej przyjętej na konfe-

rencji ONZ w 1972 r., „Agendzie 21”, przyjętej na konferencji w Rio de Janeiro w 1992 r., oraz programie działań ustalonym na konferencji ONZ w Kairze we wrześniu bieżącego roku. Mówią one o tym, że uznaje się właściwe środowisko za warunek korzystania z wszelkich praw człowieka; że człowiek ma prawo do korzystania z wartości środowiska o odpowiedniej jakości; że ludzie mają prawo do zdrowego i twórczego życia w harmonii z przyrodą; że prawo człowieka do korzystania ze środowiska powinno być połączone z obowiązkiem jego ochrony oraz odpowiedzialnością za utrzymanie środowiska w należytym stanie i jego poprawę dla obecnych i przyszłych pokoleń.

Konieczne jest również przystosowanie wszystkich pozostałych aktów prawnych do wymogów wynikających z zobowiązań międzynarodowych, a będących również naszą troską o trwały i zrównoważony rozwój. Dotyczy to w szczególności ustawy „Prawo wodne” i ustawy „Prawo o odpadach” – która już była wcześniej wymieniana przez panów senatorów – ustawy o lasach i o ochronie powietrza. Dotyczy to również szeregu przepisów związanych z nadzwyczajnym zagrożeniem środowiska, ocenami oddziaływania na środowisko, ochroną przyrody i łowiectwa.

W procesie przystosowania polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej wymaga nowej regulacji ustawa z 1963 r. o substancjach trujących. Problematyka prawna oparta jest na dyrektywach Komisji Wspólnoty Europejskiej, dotyczących bezpieczeństwa chemicznego. Nowelizacja ta jest ważna również z punktu widzenia gospodarczego.

Promocji w skali kraju wymaga też wdrażanie programu akredytacji laboratoriów monitorujących środowisko oraz wdrażanie systemu zarządzania środowiskiem w przedsiębiorstwach przemysłowych, zgodnie z wymaganiami standardów międzynarodowych. Niezbędne jest również przystosowanie do wymogów prawa międzynarodowego regulacji o zwalczaniu kłesk żywnościowych, gdyż przestarzała konstrukcja prawa, dekret z 1949 r., nadal obowiązuje.

Panie Marszałku, Panie i Panowie Senatorowie! Corocznie powinien być przedstawiany parlamentowi raport o stanie środowiska, w tym o rejonach przygranicznych, łącznie z programem wykonawczym polityki ekologicznej państwa, uwzględniającym zagadnienia demograficzne i powiązanie ze *Strategią dla Polski*, która powinna zawierać strategię ochrony środowiska, wynikającą z zasad ekorozwoju. Ponadto niezbędny jest coroczny raport rządu dla parlamentu, dotyczący wdrażania konwencji i umów międzynarodowych, których Polska jest stroną, które ratyfikowała, które przygotowuje do ratyfikacji lub do których zamierza przystąpić, a które są poza zasięgiem zainteresowania. Raport powinien dawać

(senator G. Ciemniak)

odpowiedź na pytanie: dlaczego tak jest. Sądę, że przydatne byłoby przedstawienie Wysokiej Izbie wiosną 1995 r. raportu z przeglądu ekologicznego Polski, przeprowadzonego przez OECD.

Nadal powinniśmy korzystać z dostępnej pomocy zagranicznej. Stwarza to możliwość zmniejszenia luki technologicznej w stosunku do krajów wysoko rozwiniętych i jednocześnie zwiększa konkurencyjność naszej gospodarki. Konieczne jest jednak przygotowanie kompleksowej informacji dla administracji rządowej stopnia wojewódzkiego – także dla samorządów lokalnych – o dostępnych zagranicznych źródłach finansowania, o formach pomocy i zasadach korzystania z tej pomocy. Przyczyni się to do szerszego i optymalnego wykorzystania oferowanej pomocy finansowej.

Panie Marszałku, Panie i Panowie Senatorowie! W ramach współpracy międzynarodowej wszystkie państwa, w tym i Polska, zobowiązane są postanowieniami „Agendy 21” do zaangażowania w ciągły i konstruktywny dialog społeczności międzynarodowej, inspirowany koniecznością doprowadzenia do bardziej efektywnej i sprawiedliwej gospodarki światowej poprzez liberalizację handlu i wzajemne uwarunkowanie handlu i środowiska z uwzględnieniem faktu, iż trwały i zrównoważony rozwój powinien być zagadnieniem priorytetowym dla naszej społeczności.

Sądę, że Komisja do Spraw Ekorozwoju powinna być forum integracji działań związanych z rozwojem gospodarczym i społecznym oraz ochroną i kształtowaniem środowiska. Wynika to przecież z rezolucji Organizacji Narodów Zjednoczonych dla wszystkich narodów zrzeszonych w tej organizacji, czyli dotyczy również Polski. Dziękuję za uwagę.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję pani senator.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Jana Stypułę. Następnym mówcą będzie pan senator Rajmund Szwonder.

### **Senator Jan Stypuła:**

Panie Marszałku! Wysoki Senacie!

Środki przekazu niemal codziennie bombardują nas informacjami o ginących gatunkach zwierząt i roślin. Ale problem jest szerszy. Zagrożone są nie tylko poszczególne gatunki fauny i flory, ale całe obszary kuli ziemskiej wraz z tym wszystkim, w co wyposażyla je natura. Wystarczy chociażby wspomnieć problem zagrożenia ekologicznego rzeki Amazonki i obszarów do niej przyległych.

Nie ma chyba zakątka na kuli ziemskiej wolnego od tych zagrożeń. Gdy się sumuje te zagro-

żenia, widać, że ich skala jest ogromna. Tu już nie chodzi o poszczególne gatunki, lecz o życie na ziemi, o „być albo nie być” także istot ludzkich.

Czy człowiek może i powinien sobie pozwolić na los dinozaurów? Żyjemy niestety potrzebami chwili, nie dbając nawet o to, czy w przyszłości będzie komu podziwiać nasze szkielety w muzealnych gablotach. Już od dawna nie tylko ekolodzy biją na alarm, apelując do naszych sumień, abyśmy w codziennym postępowaniu wyciszali konflikt między naturą a kulturą. Ta pierwsza wartość została nam dana nie po to, by ją zniszczyć, lecz by szukać z nią możliwości symbiozy.

Konflikt między naturą a kulturą będzie trwał dopóty, dopóki będzie istniał człowiek. Tego konfliktu nie da się zlikwidować. Człowiek jest zbyt mały, aby to uczynić. Musiałby wprawdzie zlikwidować siebie lub unicestwić naturę, bez której też nie mógłby egzystować. Tu chodzi jedynie o wyciszenie tego konfliktu, o to, by twórcza działalność człowieka nie zniszczyła środowiska naturalnego. Twórczość, która jednocześnie niszczy, nie zasługuje na miano prawdziwej twórczości. Mamy wyrobione zdanie o tych, którzy po trupach dążą do celu. To porzekadło dotyczy tylko ludzi. Chodzi o to, by nadać mu głębszy sens, rozszerzyć na obszar związku człowieka z przyrodą. Póki co, świadomość takiej potrzeby jest w naszym kraju niedostateczna. Usprawiedliwieniem może być fakt, że degradacja środowiska naturalnego w Polsce nie jest jeszcze zaawansowana, ale jest na najlepszej drodze do osiągnięcia tego wątpliwego ideału twórczej działalności człowieka. Najwyższy więc czas uderzyć w wielkie dzwony.

Panie i Panowie, bazując również na osobistych doświadczeniach z przykrością muszę skonstatować, że w powodzi ustaw mniej lub bardziej ważnych, trafiających do Senatu, umykają naszej uwadze sprawy najistotniejsze, dotyczące relacji między człowiekiem a środowiskiem naturalnym.

Zapoznałem się niedawno z rządową koncepcją programu dla wsi i rolnictwa, stanowiącą resortowe uszczegółowienie spraw zapisanych w *Strategii dla Polski*. Wynika z tego programu jednoznacznie, że zamierzamy powielać wzorce rolnictwa państw Unii Europejskiej w chwili, gdy tamte państwa usiłują wiele zmienić w swojej polityce rolnej. Efektywność w tej dziedzinie nie idzie w parze nie tylko ze zdrowotnością, ale i z ochroną środowiska naturalnego. A pomyśleć, ile niegdyś mówiło się o szansach dla rolnictwa ekologicznego! W chwili, gdy są warunki do tego, aby taki model polityki rolnej wypracować, proponuje się nam coś zupełnie przeciwnego.

Dziś w naszej izbie omawiana będzie również ustawa o płatnych autostradach. Z dyskusji w Sejmie wynika, że świadomość zagrożeń dla środowiska, jakie realizacja tego skądinąd słusz-

(senator J. Stypuła)

nego przedsięwzięcia spowoduje, była niska. A będzie to dla tego środowiska prawdziwy wstrząs. Nam lub naszym następcom przyjdzie niebawem deliberować nad tym, jak ten wstrząs złagodzić, aby to, co twórcze, nie było jednocześnie niszczące.

Mając to na uwadze, sędzę, że projekt uchwały w sprawie polityki ekologicznej państwa wart jest poparcia. Z pewnością taką uchwałę pozytywnie odbierze większość społeczeństwa, na czym zyska również ranga i prestiż Senatu. Jednak niedobrze by się stało, gdybyśmy na tej uchwale poprzestali, uważając, że spełniliśmy swój obowiązek. Należy przypuszczać, że do naszej izby wpłynie jeszcze wiele podobnych ustaw, których charakter pozwoli nam ujawnić rzeczywisty, a nie deklaracyjny stosunek do problematyki ekorozwoju i ochrony środowiska przyrodniczego.

Z tego miejsca apeluję do pań i panów senatorów o to, by były to stosunki przyjaźni, nie zaś często bezwolnej i nieświadomej wrogości. Apeluję również do rządu, aby poważnie potraktował naszą uchwałę i przyspieszył pracę nad ustawami wymienionymi w pkt 4. Pozostawiam natomiast Wysokiej Izbie do rozważenia, czy problematyka prawa ekologicznego nie dałoby się zamknąć w jednej, zbiorczej, nadrzędnej ustawie, która całościowo regulowałaby omawiane dziś kwestie. Dziękuję za uwagę.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Rajmunda Szwondera, następnym mówcą będzie pan senator Stanisław Kochanowski.

### **Senator Rajmund Szwonder:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Podpisane przez prezydentów Polski i Federacji Rosyjskiej w Moskwie w dniu 22 maja 1992 r. porozumienie o wycofaniu wojsk Federacji Rosyjskiej zobowiązywało stronę Polską między innymi do finansowej oceny szkód ekologicznych, spowodowanych przez stacjonujące w Polsce wojska.

Wiedza dotycząca zagrożeń ekologicznych powstałych na terenie zajmowanym przez wojska rosyjskie do 1990 r. była niezwykle mała, ponieważ obowiązywał zakaz wpuszczania na te tereny ekip kontrolujących. Sporadyczne kontrole odbywały się wyłącznie w przypadkach skarg ludności lub nadzwyczajnych zagrożeń środowiska i to po uzyskaniu zgody Północnej Grupy Wojsk Radzieckich.

Przeprowadzone w 1990 r. kompleksowe kontrole 9 wybranych obiektów ponad wszelką wątpliwość udowodniły, że podstawowym zagrożeniem ekologicznym są zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych produktami ropoosnymi. Wówczas oczywistą koniecznością stało się wprowadzenie stałego nadzoru służb ochrony środowiska nad dalszym pobytom wojsk oraz operacjami wycofywania wojsk z Polski. Podpisane 22 maja 1992 r. porozumienie umożliwiło przeprowadzenie wspólnych polsko-rosyjskich inspekcji we wszystkich obiektach.

W listopadzie 1992 r. minister ochrony środowiska, zasobów naturalnych i leśnictwa powołał zespół do spraw koordynacji działań związanych z badaniami i rekultywacją terenów zajmowanych przez wojska Federacji Rosyjskiej, któremu przewodniczył główny inspektor ochrony środowiska. W skład zespołu wchodzi wojewodowie tych województw, w których stacjonowało najwięcej żołnierzy rosyjskich. Zadania zespołu sprowadzają się do koordynacji działań takich jak określanie kolejności prac zabezpieczających i rekultywacyjnych, optymalizacja środków finansowych na te cele oraz dobór metod rekultywacji.

Posiadana wiedza o rozmiarach szkód upoważniła Państwową Inspekcję Ochrony Środowiska do stwierdzenia, że w 35 obiektach występuje lub istnieje możliwość występowania zanieczyszczeń, skażeń lub zniszczeń środowiska. Z powodu wysokich kosztów rekultywacji PIOŚ mogła zakwalifikować do badań tylko 21 obiektów, w których spodziewano się największych zanieczyszczeń i zniszczeń. Przeprowadzone badania obejmowały: zanieczyszczenie gruntu i wód podziemnych produktami ropopochodnymi i innymi substancjami chemicznymi, zanieczyszczenia wód powierzchniowych, zniszczenia i zanieczyszczenia powierzchni terenu, skażenia bojowymi środkami trującymi, skażenia promieniotwórcze oraz szkody w lasach. Badania potwierdziły bezpośrednio zanieczyszczenie wód podziemnych i powierzchniowych oraz gruntów produktami ropopochodnymi i towarzyszącymi im produktami z metali ciężkich, jak również innymi substancjami chemicznymi o charakterze toksycznym.

We wszystkich badanych obiektach stwierdzono zanieczyszczenia produktami ropopochodnymi, różna jest jednak zawartość tych produktów w jednostce objętości gruntu. Produkty ropopochodne zanieczyszczają szkielet gruntowy oraz w wielu przypadkach tworzą na powierzchni wód podziemnych lub na stropie warstwy nieprzepuszczalnej wyraźną warstwę pływającego paliwa grubości dochodzącej do kilku metrów. Zanieczyszczenia tego typu zalegają na głębokości około 30 metrów. Za najbardziej zanieczyszczone należy uznać obiekty znajdujące się w Krzywej – 29 hektarów, w Bornym-Sulinowie – 32 hektary, w Kluczewie – 37 hektarów i w Kaczmarkach –

(senator R. Szwonder)

bardzo dużo, bo aż 81,1 hektara. W 15 obiektach na powierzchni wód podziemnych lub na stropie warstwy gruntowej stwierdzono występowanie warstwy pływającego paliwa, której grubość zawarta jest w przedziale od filmu – czyli bardzo małej warstwy – do prawie 5 metrów grubości. Szacuje się, że objętość pływającego paliwa wynosi 95 000 m<sup>3</sup>. Rekordowa ilość znajduje się w Kluczewie – 59 000 m<sup>3</sup>. Mamy tam więc takie mały Kuwejt.

Można by użyć jeszcze innych danych statystycznych, zrezygnuję jednak z tego. Wykorzystując natomiast przysługujący mi czas, powiem jeszcze o zanieczyszczeniach innego rodzaju, towarzyszących ropopochodnym – o zanieczyszczeniach metalami ciężkimi, których zawartość wielokrotnie przekracza dopuszczalny poziom. Szczególne miejsce zajmują tu takie metale, jak: ołów, rtęć, chrom i kadm.

W wielu obiektach stwierdzono występowanie fenoli w stężeniu znacznie przekraczającym dopuszczalne normy, wielopierścieniowych węglowodorów, aromatycznych ftalanów, pochodnych kwasu benzenodikarboksylowego, substancji krzemoorganicznych, chlorowcopochodnych węglowodorów, detergentów, krezoli i azotanów. W obiekcie Borne-Sulinowo oraz w Świętoszowie na znacznych, kilkuhektarowych powierzchniach stwierdzono występowanie silnie toksycznych substancji będących składnikami paliwa rakietowego: kwasu azotowego, substancji siarkoorganicznych, odkaźników, krezoli, podchlorynu wapnia i wielu innych. Spośród 21 badanych obiektów tylko w Świdnicy-Witoszowie wody pierwszej warstwy wodonośnej nie zostały zanieczyszczone.

Jedno z poważniejszych zagrożeń ekologicznych stanowią składowiska odpadów, których całkowita powierzchnia wynosi około 98 hektarów. Składowiska te powstały zarówno w trakcie pobytu, jak i w czasie wycofywania się wojsk radzieckich. Szczególnie istotne zagrożenie stanowi fakt, że część tych wysypisk jest bezpośrednio usytuowana nad rzekami, na przykład Brzeg i Kluczewo. Badania wykazały, że w okolicach tych składowisk stwierdzane są zanieczyszczenia wód podziemnych. Badania zanieczyszczeń gruntów oraz wód podziemnych potwierdzają znaczne przekroczenia zawartości metali ciężkich, węglowodorów aromatycznych, pierścieniowych oraz innych szkodliwych substancji.

Wszelkie prace prowadzone na składowiskach, związane z likwidacją i rekultywacją, należy prowadzić w sposób niezmiernie ostrożny, gdyż nie można wykluczyć występowania materiałów wybuchowych, amunicji oraz nie rozpoznanych odpadów chemicznych. W żadnym z badanych obiektów nie stwierdzono skażenia bojo-

wymi środkami trującymi, aczkolwiek dwa z nich, Borne-Sulinowo i Świętoszów, są obszarami podwyższonego ryzyka, gdyż na ich obszarze znajdowały się rejon intensywnych ćwiczeń wojsk obrony przeciwchemicznej oraz otwarte magazyny chemiczne. Badania prowadzone nad identyfikacją substancji promieniotwórczych oraz pochodzącego od nich promieniowania radioaktywnego nie przyniosły żadnych efektów. Obiekty te nie wymagają dezaktywacji.

Chciałbym również zasygnalizować ogromne zniszczenia kompleksów leśnych, wchodzących w skład badanych obiektów. Najwięcej zniszczeń stwierdzono na terenach obiektów, na których znajdowały się poligony. Ze względu na rodzaj i wielkość zanieczyszczeń, i zniszczeń, miejsce ich występowania, a także zagrożenia, jakie powodują prace związane z oczyszczaniem środowiska, wskazane zostały pilne prace zabezpieczające i rekultywacyjne, które należy podjąć natychmiast. Do najpilniejszych prac należy zaliczyć:

- czerpanie produktów ropopochodnych z gruntu, pływających na powierzchni wód podziemnych lub na stropie warstwy nieprzepuszczalnej;
- rekultywację składowisk odpadów;
- rekultywację terenów zanieczyszczonych szkodliwymi i toksycznymi substancjami chemicznymi;
- oczyszczanie zbiorników wód powierzchniowych z odpadów;
- wykonanie drenaży zaporowych.

Szanowni Państwo! Globalna wycena tych szkód wynosi 52,5 biliona złotych. Najpilniejsze prace zabezpieczające pochłoną sumę 2,3 biliona złotych. Jakkolwiek uchwalona w tym roku przez Sejm i Senat ustawa o zagospodarowaniu tych terenów może przynieść wymierne korzyści finansowe, to jednak trzeba pamiętać o tym, że zgodnie z nią wojewodowie są zobowiązani do określenia koniecznych do wykonania robót zabezpieczających oraz rekultywacyjnych, dostosowanych do sposobu zagospodarowania nieruchomości. Może to pochłonąć sporo środków finansowych.

Należy mieć jednak świadomość, że „odzysk” na cele związane z prowadzeniem działalności gospodarczej jest obwarowany licznymi uwarunkowaniami ograniczającymi jej dowolny wybór. Osiągnięcie stanu równowagi ekologicznej w większości tych obiektów jest jeszcze trudniejsze. Znaczna część podejmowanych działań będzie potraktowana jako duży sukces, jeżeli zostanie skutecznie zahamowany proces rozprzestrzeniania się istniejących zanieczyszczeń i zniszczeń, gdyż pozostawienie ich w stanie dotychczasowym może bezpośrednio zagrażać zdrowiu i życiu zamieszkującej w najbliższej okolicy ludności. Dziękuję.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana Stanisława Kochanowskiego. Następnym mówcą będzie pan senator Stanisław Ceberek.

**Senator Stanisław Kochanowski:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Panowie Przedstawiciele Rządu!

Chciałbym z tego miejsca podzielić się pewnymi uwagami na temat obowiązujących dzisiaj przepisów w zakresie ochrony środowiska, patrząc na to głównie z punktu widzenia osoby, która realizowała czy też realizuje pewne inwestycje ekologiczne – od wysypisk śmieci po oczyszczalnie i ciepłociągi. Uważam bowiem, iż mimo wyraźnych korzystnych zjawisk pozostało jeszcze do zrobienia kilka kroków prawnych, które w sposób jasny i zdecydowany udoskonały obowiązujące w tym zakresie regulacje prawne. Jednym z istotnych rozwiązań, moim zdaniem, należy je uznać za korzystne dla polityki ochrony środowiska, jest utworzenie w 1989 r. Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska, a w roku 1993 wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska, które po otrzymaniu osobowości prawnej zaczęły realizować określoną politykę w tym zakresie w poszczególnych województwach. Jednakże, analizując to na przestrzeni ostatnich dwóch lat, myślę, że rola wojewodów jest za mała. Dzisiaj przynajmniej. Chciałbym tutaj pokazać, że po zapoznaniu się z zasadami, regulaminami przydzielania środków, kredytów i dotacji w poszczególnych województwach – na przykład w województwie elbląskim, gdańskim czy olsztyńskim – wychodzi na jaw, że nie zawsze są one właściwe. Nie zawsze kreują określone działania inwestycyjne w zakresie ochrony środowiska. Wojewodowie, jako członkowie rad nadzorczych czy przewodniczący rad nadzorczych, nie do końca, moim zdaniem, są w stanie wymóc właściwe ukształtowanie tych regulaminów. Bywa, że jednakowo traktuje się takie podmioty jak przedsiębiorstwa o dobrej kondycji finansowej, realizujące inwestycje ekologiczne, oraz słabe finansowo gminy, które też realizują takie przedsięwzięcia, na przykład budowę oczyszczalni ścieków czy budowę wysypisk. Nigdy nie wiadomo, czy ten kredyt będzie objęty stopą procentową 0,2 czy 0,4 kredytu refinansowego. Myślę, że tutaj należy przyjąć jedną, wyraźną zasadę: dla podmiotów realizujących inwestycje ekologiczne, takich jak gminy i spółki wodne, powinny być zdecydowanie większe preferencje w zakresie oprocentowania kredytów, rozłożenia terminu ich spłat czy też późniejszego rozważania możliwości ich umorzenia. Bywa tak, że po roku kredyty muszą być spłacane w poszczególnych

transzach, które stanowią na przykład po pół miliarda złotych. Powoduje to w momencie zakończenia inwestycji gwałtowny wzrost kosztów eksploatacji już wybudowanych oczyszczalni ścieków lub wysypisk śmieci oraz bardzo złą rzecz – mianowicie mieszkańcy odstępują od wywożenia ścieków do tych oczyszczalni, od wywożenia poszczególnych odpadów stałych na te wysypiska śmieci. Stąd problem dzikich wylewisk i dzikich wysypisk śmieci. Uważam, że rozłożenie tych transz na okres minimum pięcioletni spowoduje utrzymanie większego zainteresowania poszczególnych podmiotów, tak fizycznych, jak i prawnych, korzystaniem z już zakończonych inwestycji, prowadzonych przez spółki wodno-ściekowe. Zresztą mógłbym posłużyć się przykładami z województwa elbląskiego. Znam kilka przypadków, gdy wybudowano oczyszczalnie, które dzisiaj pracują w 30–40%, czasami nawet w 20%, a jednak nadal nie udaje się rozwiązać problemu dzikich wylewisk i wysypisk śmieci. Ale o tym za chwilę.

Widzę dwa rozwiązania tego problemu. Z jednej strony – stworzenie przez rząd oraz ministra ochrony środowiska, zasobów naturalnych i leśnictwa odpowiedniej presji wobec wojewodów, aby oddziaływali w tym kierunku. Z drugiej strony – uwzględnienie w przyszłej regulacji większego wpływu na kształtowanie tych regulaminów przez Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska, bowiem w ich radach nadzorczych nie zawsze znajdują się osoby, które „czują” ochronę środowiska i wiedzą, na czym ona polega. Jak zdążyłem się w ostatnim czasie zorientować, bywają tam też ludzie, którzy patrzą na tę sprawę pod kątem własnych interesów.

Moim zdaniem, bardzo ważną rzeczą, o której przed chwilą powiedziałem, jest problem uregulowania spraw likwidacji dzikich wylewisk i wysypisk śmieci. Wprawdzie powołana w 1991 r. Państwowa Inspekcja Ochrony Środowiska zobligowana jest do kontroli określonych podmiotów gospodarczych, jednak ani ona, ani samorządy terytorialne, ani administracja rządowa, ani policja nie mają sukcesów w tym zakresie. Sytuacja jest taka, iż na terenie kilku znanych mi gmin, mimo że wybudowano wysypiska śmieci z prawdziwego zdarzenia, funkcjonuje od siedmiu do kilkunastu dzikich wysypisk i wylewisk śmieci. Samorządy nie mogą sobie z tym poradzić, a policja uważa, że nie jest to dla nich rzecz najważniejsza. Samorządy nie mogą sobie z tym poradzić tylko dlatego, że trzeba udowodnić, kto wysypuje lub wylewa odpadki na danym terenie, w lesie czy na polu. Jednym słowem, należy złapać sprawcę na gorącym uczynku, aby móc go ukarać.

Interesowałem się rozwiązaniami tego problemu w niektórych krajach europejskich. Na przykład w Szwecji właściciel gruntu lub lasu odpo-

(senator S. Kochanowski)

wiada za to, że na jego terenie ktoś utworzył dzikie wysypisko czy wylewisko śmieci. Nie rozwiążemy tego problemu, jeżeli nie zastosujemy podobnych przepisów. Samorządy nie będą w stanie zapobiec takiej działalności, zresztą nikt nie wyrzuci śmieci przy przedstawicielu samorządu, przy policjancie również nie. Ale właściciel gruntu lub lasu zainteresuje się tym, aby na jego terenie nie znajdowały się dzikie wysypiska i wylewiska śmieci. Rozwiązanie podobne do szwedzkiego jest, moim zdaniem, bardzo proste, skuteczne i dające konkretne efekty ekologiczne. Dzisiaj, co prawda, wybudowaliśmy wiele wysypisk, oczyszczalni, ale nie możemy do końca poradzić sobie z problemami wspomnianych dzikich wylewisk i wysypisk śmieci.

Są jeszcze dwie rzeczy, o których chciałbym powiedzieć. W świetle obecnych uregulowań prawnych – bodajże art. 110 ustawy o ochronie środowiska – istnieje możliwość odroczenia opłaty z tytułu kar naliczonych za zatrucie środowiska. A, Wysoka Izbo, nie ma możliwości odroczenia opłat z tytułu korzystania ze środowiska. Rozwiązanie takie jest elementem bardzo często utrudniającym realizację inwestycji proekologicznych przez podmioty, które ponoszą te koszty. Przykład, w województwie elbląskim tylko dlatego, że nie można było odroczyć tych opłat, cukrownia „Malbork” nie mogła w odpowiednim czasie zaciągnąć kredytu i rozpocząć inwestycji proekologicznej.

Następna sprawa. W ostatnim czasie dała się zauważyć tendencja do zawyżania opłat z tytułu wycinki drzew. W bieżącym roku dokonano analizy w tym zakresie i w organach samorządu terytorialnego zauważalna jest zwiększona liczba wniosków o zgodę na wycinkę. Myślę, że ta opłata, kiedyś tak krytykowana, spowodowała dzisiaj, że znów umożliwiliśmy wycinkę drzew zbyt dużej liczbie zainteresowanych.

To moje uwagi. Dziękuję bardzo i przepraszam za przekroczenie czasu.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Przypominam jeszcze raz paniom i panom senatorom, że zgodnie z regulaminem czas wypowiedzi nie może przekroczyć 10 minut. Nie mogę pozwolić, żeby jeden senator mówił 10 minut, a drugi, ile chce. Należy się zapisać do głosu po raz drugi, Panie Senatorze.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Stanisława Ceberka, następnym mówcą będzie pan senator Witold Graboś.

### **Senator Stanisław Ceberk:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Wprawdzie moi przedmówcy wyczerpali już problem, ale chciałem jeszcze coś dodać. Chodzi

o to, że obecnie żyjące pokolenia oraz ci, co będą żyć po nas, chcą żyć, ale nie będą mogli, jeżeli nie przywrócimy względnej równowagi w przyrodzie.

Kiedy się mówi o ochronie środowiska, to każdy z nas zaczyna mówić o wielkich pieniądzach i wielkich inwestycjach, niewielu natomiast mówi, w jaki bezinwestycyjny sposób można pomóc w rozwiązywaniu tego problemu. Ziemia jest najwyższym dobrem po życiu człowieka, które zależy od ziemi, również od niej zależy fauna i flora. Przyroda to precyzyjne i niezwykle precyzyjne laboratorium, które jest w stanie obronić się samo, gdyby człowiek mu nie zagrażał. Nie dlatego mówię o przywróceniu równowagi w przyrodzie, że jest ona w straszny sposób ograbiana przez gospodarkę człowieka. Chciałbym tylko powiedzieć, że jeżeli mamy przywrócić równowagę w przyrodzie, to należy, według mnie, ograniczyć stosowanie nawozów chemicznych i środków ochrony roślin do potrzebnego minimum. Tym problemem powinny zająć się stacje naukowo-badawcze. W rolnictwie nawożenie ziemi powinno być naturalne. Należy wykorzystać odchody zwierząt, jak również komposty i nawozy powstałe przy segregacji i przetwarzaniu różnorodnych śmieci.

Jeżeli chodzi o produkcję środków do ochrony roślin, to powinno się zwrócić większą uwagę na te, które są wytwarzane przez same rośliny. Są bowiem gatunki, z których można produkować środki do ochrony roślin, jak również jest możliwość hodowania odpowiednich bakterii, które niszczą inne, zagrażające hodowli roślin. Prowadzone już są tego typu próby prowadzące do dobrej przyszłości. Chodzi o hodowlę ptaków, na przykład bażantów. Ten piękny ptak łowny walczy bardzo dobrze ze stonką ziemniaczaną, gdy jest hodowany w większych stadach.

Jeżeli chodzi o ochronę wody, to wiadomo, że jest ona życiodajnym płynem, jest krwią ziemi, stanowi o jej pięknie. Woda powinna być chroniona od zanieczyszczeń, wodą powinny być wypełnione możliwie wszystkie wgłębienia na ziemi. Nie uszczupli to produkcji, ponieważ powierzchnia zajęta przez wodę daje zyski nie mniejsze niż tereny wykorzystane pod uprawy rolne. Woda powinna być chroniona od samego źródła. Powinny być takie zastawki, które spełnią swoją funkcję wtedy, kiedy będą jak gdyby naturalnymi oczyszczalniami ścieków.

Jest jeszcze jedna sprawa – ochrona lasów. Proszę państwa, to, co się dzieje w leśnictwie, jest nie do opisania, wspominał o tym kolega Kochanowski. Na terenie mojej gminy istniał jeden tartak, a teraz jest już chyba dziesięć. Wszyscy zamienili się w handlarzy drewnem, i to handlarzy międzynarodowych. Sprzedają na wszystkie strony świata. Nikt tego nie kontroluje, bo myślę, że się boi, a skutki takiej kontroli dla wielu byłyby bardzo krzywdzące. Pojęcie lasu tylko jako powierzchni produkującej drewno jest mylne.

(senator S. Ceberek)

Objeżdżałem teraz Polskę w związku z hasłem „Zielone płuca Polski”. Na terenie Kurpiowszczyzny w drzewostanach chronionych, oddalonych od zakładów przemysłowych sosna i świerk osiągały wzrost do pięćdziesięciu metrów. Są to drzewa dwustuletnie, trzystuletnie i bez przerwy rosną. Nie mówię o tym, jaki stwarza się mikroklimat, jakie życie biologiczne, bakteryjne i tak dalej. Poniżej tych „zielonych płuc” w całej Polsce drzewa wyglądają tak, jak gdyby przygnieciono je jakimś ciężarem. Są jak człowiek, który nie wyrządził żadnej krzywdy człowiekowi, a mimo to spotkała go krzywda. Jeżeli nie uratujemy lasów, nie uratujemy w ogóle człowieka. Jeżeli nie przeprowadzimy edukacji narodowej, nie nauczymy kultury mniejszego zaśmiecania i przerebu śmieci, żadne poczynania nie będą dawały skutku. Dziękuję.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Witolda Grabosia. Następnym mówcą będzie pan senator August Chelkowski.

#### **Senator Witold Graboś:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Dyskutujemy na trudny temat, bo można o nim powiedzieć wszystko i prawie wszystko będzie prawdą. Zauważyłem jednak, że nadmiar złej woli i negatywnych emocji szkodzi dykcji. Chciałbym więc mówić o sprawach pozytywnych. A chyba tylko zła wola czy nieuczciwość mogą kazać powiedzieć, że w ochronie środowiska w ciągu ostatnich kilku lat zrobiliśmy niewiele. Sądzę, że zrobiliśmy dość dużo. To raczej ogrom zadań przytłacza. Wystarczy wspomnieć, co wyczytałem gdzieś w przedstawionych nam dokumentach, że na 739 skanalizowanych dużych miast aż 242 nie mają oczyszczalni ścieków.

Ale co może cieszyć? Przede wszystkim nowa świadomość ekologiczna, która zaczyna być już faktem. Nie analizowałbym, czyja to zasługa. Myślę, że to jest dorobek wręcz narodowy. Cieszą również symptomy zintegrowanego podejścia do problematyki ekologii. Jeśli takie podejście będzie typowe i dla członków rządu, i dla naszych parlamentarzystów, to możemy liczyć na rychłą zmianę niedoskonałości unormowań prawnych w dziedzinie ochrony środowiska oraz na dalsze postępy i efekty w tej dziedzinie.

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Być może nieprzyzwoitością jest po tylu doskonałych i ważkich oracjach mówić o problemach ekologii mojego województwa. Chcę jednak wierzyć, że temat ten nie ma granic.

Trzeba wiedzieć, że reprezentuję województwo szczególne, bo aż 42% jego powierzchni to ekologiczny system obszarów chronionych. Jest tu Poleski Park Narodowy, jest Pojezierze Łęczyńsko-Włodawskie i są 44 jeziora. To ten skarb narodowy, o który, jak sądzę, dbać musimy wspólnie. Można by sądzić, że w takim rajku na ziemi woda jest czysta, a trawa zielona. Niestety, należy to włożyć pomiędzy bajki, bo nie ma na terenie mego województwa rzek o pierwszej klasie czystości wody, nie ma też takich jezior. A Bug i Wieprz, największe rzeki tego terenu, prowadzą wody pozaklasowe. Do Buga, dzięki Uherce, trafiają nie w pełni oczyszczone wody z niewydolnej chełmskiej oczyszczalni ścieków. Te wody trafiają do Zalewu Zegrzyńskiego. Warszawiacy je piją.

W Chełmie buduje się nową oczyszczalnię ścieków, ale gdyby na sprawę popatrzeć partikularnie, to nie ma żadnego powodu, aby miasto to robiło. Dopiero w tym roku mamy pierwszy ślad zrozumienia, że to nie wyłącznie chełmski problem – w projekcie budżetu na rok przyszły uwzględniono bowiem pewną dotację na ten cel. Sądzę, że Komisja Ochrony Środowiska i Osobista, jak sądzę, życzliwość senatora Michasia – który tak przekonywająco i pięknie mówił o problemach ochrony środowiska – sprawią, że ta dotacja, zgodnie z poprawką komisji, będzie przynajmniej podwojona.

W moim małym województwie zrobiono bardzo dużo, by chronić przyrodę. Na dobrą sprawę proces jej degradacji został już zahamowany. Pomocna okazała się recesja gospodarcza i zmniejszenie produkcji przemysłowej. Ale nie tylko. Dla przykładu – gazyfikacja, likwidacja małych kotłowni i montaż filtrów sprawiły, że powietrze jest o wiele czystsze, a 2 najwięksi truciele wpisani na listę 80 – Chełm i Rejowiec Fabryczny – powinni być już z niej skreśleni, jeśli dotychczas tego nie zrobiono. Nie wiem tego dokładnie.

Ale są i nowe zagrożenia. Między innymi przejście graniczne w Dorohusku, które sprawiło, że kwitnie dzika turystyka i dziki biznes. Aż 43% przyjeżdżających ze Wschodu samochodów przekracza dopuszczalną zawartość tlenku węgla w spalinach. W województwie opracowano koncepcję zagospodarowania terenów związanych z głównymi szlakami komunikacyjnymi. Obecny bałagan trzeba uporządkować. Aby było to możliwe, trzeba trasę od przejścia granicznego, od Dorohuska do Piask w kierunku Lublina, uczynić drogą ekspresową. Z przyjemnością muszę stwierdzić, że problem ten znajduje zrozumienie w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej. To jest także, myślę, nowe podejście do problematyki ekologicznej. Publicznie chciałbym za to podziękować ministrowi Liberadzkiemu.

Proszę państwa, skoro mówimy o ekologii bez zahamowań i bez granic, to chciałbym zwrócić



(senator W. Graboś)

uwagę na jeszcze jeden, dla mnie bardzo ważki fakt. Otóż niedawno zainteresowałem się katalizatorem Eukat-1. Proszę, oto jego folder. Katalizator został opracowany w uniwersyteckiej katedrze wdrożeń ekologii, kierowanej przez docenta Dobiesława Nazimka w Lublinie. W procesie spalania węgla powoduje on, jeśli wierzyć przeprowadzonym testom, oszczędność jego zużycia o 10%, czyli o wielkość bardzo poważną. Redukuje także emisję dwutlenku siarki, tlenku azotu i tlenku węgla. Ma inne przymioty, których tutaj wymieniać nie będę. Pierwsze badania są troszkę szokujące, a wyniki zbyt rewelacyjne, stąd zresztą mój dystans, bo nie chciałbym im ślepo wierzyć. Nie potrafię także ich ocenić, co jest zrozumiałe. Tymczasem słyszę, że katalizator nie cieszy się dużym zainteresowaniem. I to nie dlatego, że jest zły, ale dlatego, że jego powszechne zastosowanie może zaowocować skutkami zgoła nieprzewidywalnymi, przede wszystkim spadkiem produkcji węgla, a w tej sytuacji skutki ekonomiczne dla kopalń wydają się oczywiste. Ale nie jest to jedyny skutek, bo trzeba się także spodziewać, że będzie mniejsze zapotrzebowanie na filtry odpylające, być może zostaną wyparte także inne technologie odsiarczania węgla, co zaszkodzi wielu zakładom. Nie chciałbym wierzyć tym opiniom. Sądzę, że Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa zechce się zainteresować tym preparatem i dokładnie go przetestować. Być może jest to jakaś szansa, nie można jej przegapić. W planach przedsięwzięć chroniących przyrodę należy to albo uwzględnić, albo po prostu zweryfikować negatywnie. Dziękuję serdecznie.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Augusta Chelkowskiego, następnym mówcą będzie pan senator Piotr Andrzejewski.

(*Objęcie przewodnictwa obrad przez wicemarszałka Ryszarda Czarnego.*)

### **Senator August Chelkowski:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie!

W Senacie pierwszej kadencji odbyła się debata dotycząca ochrony środowiska. Wysoka Izba podjęła bardzo obszerną uchwałę i wyrażam zadowolenie, że to znalazło tutaj odbicie, chociaż żałuję, że nie w pierwszym projekcie przedstawionym przez Komisję Ochrony Środowiska.

Środowisko naturalne było dynamicznym, nieustannie równoważącym się systemem, ale rozwój cywilizacji i przemysłowa eksplozja spowodowały na tyle duże zakłócenia, że w sposób

naturalny już nie jest ono w stanie wrócić do swojej biologicznej równowagi. Pod tym względem świat jest chory i stan ten ciągle się pogarsza. Raporty o stanie świata, które przekazywane są przez Instytut Badań Światowych, stwierdzają wyraźnie, że z każdym rokiem choroba ta się pogarsza i zaostrza. Ubywa nam lasów. Ziemię wyrывa pustynia, która się powiększa. Górna warstwa gleby, żyzna, staje się coraz cieńsza. Wzrasta również szybko zawartość tlenku węgla w powietrzu, maleje różnorodność biologiczna, szybko rośnie ilość substancji toksycznych. Jednym słowem, stan środowiska katastrofalnie się pogarsza. Ten proces trzeba jak najszybciej odwrócić, inaczej grozi nam zagłada, jeśli to, co nazywamy masą krytyczną, zostanie przekroczona, bo wtedy już nie będzie odwrotu.

Możemy wyrazić nadzieję, że zaczynamy, chociaż jeszcze nie w skali masowej, zdawać sobie sprawę z sytuacji. Problemem ochrony środowiska zaczynają poważniej interesować się coraz większe kręgi społeczeństwa i – co jest istotne – myślące kręgi młodego pokolenia. Na razie to jest niewiele, ale lepsze to niż nic. W skali światowej narasta przekonanie o konieczności kontrolowanego, zrównoważonego i liczącego się ze środowiskowymi uwarunkowaniami rozwoju.

W jakim miejscu, jako kraj, znajdujemy się na mapie świata ze względu na ochronę środowiska? Trudno nam na to jednoznacznie odpowiedzieć, ale sądzę, że jesteśmy daleko w tyle. Raczej na początku drogi wychodzenia z systemu, który w ogromnym stopniu przyczynił się do zniszczeń na dużych obszarach świata i, co gorsza, przez lata zakazywał jakiegokolwiek krytycznej, publicznej dyskusji na ten temat. Ale na szczęście te czasy mamy już za sobą. Nabrzmiałe problemy jednak pozostały i nie należy w tej chwili rozkładać bezradnie rąk, lecz zabrać się do naprawy tego najbliższego nam środowiska, bez którego żyć nie możemy.

Jestem przedstawicielem województwa katowickiego, najbardziej zanieczyszczającego Polskę; 55% wszystkich odpadów znajduje się w tym województwie. Wszystkie uwagi, które przedstawię, dotyczą głównie tego właśnie województwa, ale dotyczą też całego kraju – i w tym sensie są one ogólne – ponieważ od czystości środowiska w województwie katowickim w dużym stopniu zależy czystość wielu innych obszarów kraju z powodu zachodnich wiatrów, przeważających w naszym kraju.

Przede wszystkim chodzi o to, że w Polsce mamy do czynienia z wymieraniem wielkich obszarów lasów. Wiele lasów już jest uszkodzonych w dużym stopniu. One jeszcze istnieją, ale uszkodzenie jest duże. Mamy do czynienia z katastrofalną czystością wód i to zarówno w rzekach, jak i w jeziorach. Mamy do czynienia z beztroskim odprowadzaniem ogromnych ilości słonych

(senator A. Chelkowski)

wód kopalnianych wprost do rzek. Bez troska polityka składowania bez jakichkolwiek zabezpieczeń wszelkich odpadów, nie wyłączając toksycznych, na powierzchni ziemi, na wysypiskach na terenach znajdujących się nad bezcennymi zasobami najczystszych podziemnych wód głębinowych grozi zatruciem – a co gorsza, już w wielu wypadkach doprowadziła do zatrucia. Jeśli ktoś z państwa pofatyguje się i zechce zobaczyć, jak wygląda rozkład wód podziemnych i wysypisk na powierzchni ziemi, to porównanie tych dwóch map napawa grozą. Nie kontrolowane, nieracjonalne nawożenie i stosowanie środków ochrony roślin doprowadziło, często w 90%, do zatrucia wód pitnych na terenach rolniczych, nie na terenach przemysłowych. Faktyczna bez troska, jeśli chodzi o przeróbkę i maksymalne wykorzystanie odpadów przemysłowych i komunalnych jako surowców wtórnych, doprowadziła już na niektórych terenach do katastrofy. Na przykład w Jastrzębiu, o ironio, zwanym Zdrojem, znajduje się 15% wszystkich odpadów krajowych. Stało się ono wielkim wysypiskiem o powierzchni kilku tysięcy hektarów. I tak się właśnie zachowujemy, jakby nasza matka-Ziemia była nie ograniczona i zdolna do wchłonięcia wszystkiego, nawet najniebezpieczniejszych odpadów.

Najważniejszą dziedziną, stwarzającą największą problem, jest szeroko pojęta energetyka, zwłaszcza węglowa, która przysparza nam najwięcej i najpoważniejszych problemów związanych ze środowiskiem.

Co chcemy dzisiaj osiągnąć, jakie plany mamy na przyszłość, co w tej debacie możemy osiągnąć? Przede wszystkim możemy sobie uświadomić ogrom niezmiernie ważnych problemów wymagających pilnych i często kosztownych przeciwdziałań, możemy i musimy zdać sobie sprawę z istnienia na dużych obszarach kraju dotkliwie odczuwanych konsekwencji dotychczasowych zaniedbań. Jeśli ktoś dotąd nie zobaczył brzydoty lub zniszczenia środowiska i konsekwencji tego dla zdrowia i życia ludzi, to niech zechce wybrać się do występujących już w naszym kraju kilkudziesięciu obszarów klęski ekologicznej i przekonać się, jakie to ma skutki dla zdrowia ludzkiego, dla zdrowia naszych przyszłych pokoleń i naszego. Celem powinno być powszechne uświadomienie stanu ochrony środowiska w Polsce, w wyniku czego może dojść do powszechnej troski o środowisko, a przede wszystkim o zatrzymanie jego dalszej degradacji. Po czym, miejmy nadzieję, dojdzie do naprawy już istniejących szkód.

Chciałbym teraz przedyskutować kilka problemów związanych z polityką ekologiczną państwa. Pierwsza sprawa dotyczy podstawowych zasad, jakimi powinna się ta polityka kierować.

Podstawowa zasada – dzisiaj jest ona przyjęta formalnie przez nasze władze – jest taka, że wszystkie zakłady, wszyscy, którzy korzystają ze środowiska dla celów produkcyjnych czy gospodarczych, powinni być obciążeni opłatą przeznaczoną na cele służące ochronie środowiska. Wysokość tej opłaty powinna być ustalana tak, by można było pokryć wszystkie niezbędne koszty, nie tylko związane z utrzymaniem środowiska w obecnym stanie, ale i znacznym jego polepszeniem. Przyjmujemy dziś zasadę, że wszystkie urządzenia służące ochronie środowiska finansuje ten, kto wytwarza zanieczyszczenia. To w kręgach „ochroniarzy” jest znane, ale nie jest jeszcze powszechnie uznawane. Należy również przyjąć zasadę zaangażowania finansowego państwa w zakresie ogólnokrajowych nakładów proekologicznych. Jak już powiedziałem, największym trucicielem jest energetyka.

Ale jeżeli mówimy o ochronie środowiska, to musimy powiedzieć również, że ochrona środowiska jest promotorem postępu. Istnieje u nas rozpowszechnione błędne przekonanie, że ochrona środowiska to puszka bez dna, w którą rzuca się pieniądze, i że w sensie gospodarczym te pieniądze są po prostu stracone. Tymczasem sytuacja jest odwrotna. Ochrona środowiska jest motorem i promotorem postępu, promotorem najbardziej efektywnych rozwiązań, dąży do maksymalnej efektywności energooszczędnej i materiałoozczędnej, proponuje najnowocześniejsze i najsprawniejsze rozwiązania techniczne. Przemysł ekologiczny jest ważnym ogniwem rozwoju przemysłu. Staje się w coraz większym stopniu obszarem działań gospodarczych, nowoczesną i dochodową dla państwa dziedziną produkcji. Tak należy na to spojrzeć.

Podstawowym zagadnieniem, które wiąże się właśnie z taką polityką, jest sprawa energochłonności i materiałochłonności. Jak już mówiłem, energetyka jest największym trucicielem. Chodzi o to, żebyśmy wytwarzali tyle energii, ile potrzeba, i nie marnowali jej. I stąd problem energochłonności i materiałochłonności jest podstawowy. Nie jest tajemnicą, że nie należymy do krajów o gospodarce energochłonnej i materiałochłonnej, i to zarówno w skali makro, jak i mikro. Możemy uzyskać znaczne oszczędności i poprawę środowiska przez obniżenie zużycia energii i materiałów, wprowadzając nowoczesne rozwiązania w dziedzinie racjonalnego spalania, przemysłowych odbiorników energii oraz oszczędności materiałów czy racjonalizacji technologii i ciepłownictwa.

To jest, proszę państwa, typowe – duże elektrownie są bardzo wydajne, ale mają tylko 35% wydajności. Można dwukrotnie podnieść wydajność w ten sposób, że część tej energii, która jest odrzucona, jest odpadem – bo tam przecież kotły mają 500° Celsjusza czy więcej nawet – zostaje

(senator A. Chelkowski)

przekazana na uciepłowanie, co może podnieść wydajność o dalsze 35%. Tymczasem puszczamy to w powietrze. Jak państwo widzą, przy wszystkich elektrowniach wszystko to idzie w powietrze, a niezależnie od tego budujemy urządzenia ogrzewnicze na wielką skalę. To jest zupełnie niezrozumiałe, skąd się to wszystko bierze.

Na ochronę środowiska potrzebne są pieniądze i trzeba je skądś zdobyć. Sądzę, że należy rozważyć ewentualne obciążenie wszystkich nośników energii: stałych, ciekłych i gazowych, które objęłyby również jednych z największych i rozproszonych trucicieli, jakimi są pojazdy mechaniczne na paliwa płynne, czy nawet gazowe. Fundusz ten, sądzą, powinien być przekazany na Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska do dyspozycji ministra ochrony środowiska. Natomiast lokalne fundusze ochrony środowiska najlepiej byłoby finansować z tego, z czego do tej pory finansowany był cały dotychczasowy fundusz – byłoby to o 40% więcej niż dotąd. Otóż tę formę opodatkowania należy zostawić z kilku względów do dyspozycji właśnie województwom i samorządom terytorialnym. Wtedy będą one bardziej zainteresowane ściąganiem tych opłat i będą wiedziały, od kogo należy je ściągać, a kogo ewentualnie zwolnić z powodułożenia na ochronę środowiska, dbałości o urządzenia służące tej ochronie.

Musimy również zawrócić się w stronę samorządu terytorialnego w zakresie ochrony środowiska. Stanowiłoby to jego większe upodmiotowienie zarówno w sensie decyzji proekologicznych, jak i inspekcji. Samorząd musi sam przestrzegać obowiązujących w kraju zasad, ale równocześnie musi mieć prawo do zaostrzania przepisów, szczególnie na obszarach większego zagrożenia i klęsk ekologicznych, a także tam, gdzie znajdują się szczególnie niebezpieczne i uciążliwe źródła zanieczyszczeń. Samorząd powinien być najbardziej zainteresowany ściąganiem należnych opłat i opodatkowaniem wszystkich korzystających ze środowiska oraz, jak już powiedziałem, ewentualnym stosowaniem ulg dla tych, którzy naprawdę przyczyniają się do jego ochrony.

Następna sprawa związana z opłatami. Sądzę, że byłoby lepiej stosowane dotychczas „kary” zamienić na opłaty środowiskowe. Należałoby też rozważyć system, w którym zrezygnuje się z kar na rzecz znacznie podwyższonych opłat, a następnie zastosuje ulgi dla wykazujących udokumentowaną troskę o środowisko. Taki system jest lepszy i sprawniejszy. Każdy się broni przed płaceniem kary, bo uważa, że nie zawinił, natomiast jeżeli będzie powszechna opłata za korzystanie ze środowiska, a ten, kto będzie się o nie troszczył, będzie miał tę opłatę obniżoną, to będzie zawsze znacznie prościej. Dla płacącego przyjemniej, a dla ściągającego – skuteczniej.

Musimy bronić się przed dalszą degradacją środowiska. W tym zakresie konieczne jest przyjęcie zasady obciążania obowiązkiem pełnej rekultywacji gruntów osoby prowadzącej działalność gospodarczą i produkcyjną, zasady rekultywacji na jej koszt. Zasada ta, co jest ważne, musi obowiązywać i być bezwzględnie wymagana przy obrocie ziemią przed jej sprzedażą lub zmianą użytkownika, co jest dość powszechnie na świecie stosowane. A u nas można ziemię zapaskudzić i potem brudną sprzedać, i niech martwi się ten, który ją kupił.

Już kończę. Opłaty, odpady i składowiska. Uważam, że wymaga to pilnego rozwiązania dlatego, że w tej chwili na składowiskach znajdują się odpady toksyczne. Powinny być one spalane albo unieszkodliwiane, a nie składowane. Tego tak pozostawić nie można.

Jedno, dwa zdania o kontroli środowiska. Sądzę, że musi być ona ciągła i dotyczyć emisji w źródle, a nie imisji. Kontrola imisji jest droga, nieskuteczna, bo właściwie nie wiadomo, od kogo to zanieczyszczenie pochodzi. Kraje bardziej rozwinięte mają kontrolę emisji, i to ciągłą, sygnalizującą natychmiast, kto i czym zanieczyszcza środowisko. U nas to w ogóle nie istnieje.

Ważna rzecz: badania w zakresie ochrony środowiska. Proszę państwa, świat wyszedł już z systemu, w którym istniały dwa wielkie bloki mocno się zbrojące, żeby się zniszczyć czy nie dać zniszczyć. Szły na to straszne pieniądze. Zbrojenia zawsze były motorem postępu. Dziś motorem postępu jest środowisko. Nie mamy o co walczyć. Przede wszystkim musimy zadbować o teren, o to, na czym dzisiaj egzystujemy. I dlatego trzeba przeorientować te wielkie zasoby, jakie istnieją na ochronę środowiska, na wojnę inną, już nie zbrojną, lecz wojnę o środowisko. To jest bardzo ważna rzecz, bez której dalej już nie ujedziemy, dlatego że, jak powiedziałem, ochrona środowiska wymaga bardzo nowoczesnych rozwiązań.

Na koniec parę zdań o ustawodawstwie. Ustawy muszą być spójne i wyrażam zdziwienie, że od kilku lat nie ujrzała ta zasada światła dziennego. Dyskutuje się długo, od kiedy jestem w parlamencie, od 1989 r. Zawsze się słyszy o ustawach, tych samych, o których mówi się dzisiaj, a których jeszcze nie ma. I nie ma żadnego spójnego ustawodawstwa. Jeżeli go nie będzie, pozostanie nam zawsze tylko improwizacja. Dziękuję bardzo i przepraszam.

### **Wicemarszałek Ryszard Czarny:**

Dziękuję bardzo.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Piotra Andrzejewskiego. Kolejną mówczynią będzie pani senator Barbara Łękawa.

**Senator Piotr Andrzejewski:**

Panie Marszałku! Panie Ministrze! Zaproszeni Goście! Wysoki Senacie!

Chcę podziękować na wstępie za ten materiał, który dał pretekst naszej dzisiejszej debacie, a który został przygotowany przez Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Powinien on stanowić – i sędzę, że stanowi – punkt zasadniczy i punkt odniesienia dla wszystkich poruszanych tutaj zagadnień. Materiał ten powinien pobudzić nas do refleksji nad współdziałaniem uchwał, decyzji i poglądów reprezentowanych w Senacie w praktyce ich realizacji przez resort ochrony środowiska, zasobów naturalnych i leśnictwa. I taki materiał dzisiaj otrzymaliśmy. Jest to uchwała Senatu z 24 maja 1991 r., która w znacznej mierze doczekała się wykonania, i bardzo obszerny, rzetelnie zarysowany dokument złożony na ręce marszałka Senatu przez ministra ochrony środowiska.

Dla mnie, jako członka Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych oraz osoby zaangażowanej społecznie w ochronę środowiska, bardzo ważna jest skuteczność instrumentów prawnych i ekonomicznych w egzekwowaniu odpowiedzialności za skutki naruszenia środowiska, jak również prawidłowe funkcjonowanie zasilania finansowego ministerstwa i funduszy pozostających pod jego auspicjami – na przykład Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Sprawozdanie daje szereg sygnałów i wiedzę podstawową, natomiast nie stawia problemów, które w dalszym ciągu budzą wątpliwości. Choćby kwestionowany swego czasu zakres rozdrobnienia Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska na gminne fundusze. Ciekawy byłbym analizy, w jakim zakresie ta dekoncentracja środków odbiła się na zakończeniu planowanych, wspomaganych przez narodowy fundusz działań, inicjatyw i programów.

Wreszcie, jak napisano, konieczne jest dzisiaj przyjęcie pewnego harmonogramu wprowadzania nowych instrumentów prawnych i ekonomicznych, przygotowujących do niezbędnego zintegrowania z Unią Europejską naszego systemu prawnego i sposobu egzekwowania prawa. Z tego powodu celowe wydaje się ściślejsze współdziałanie komisji senackiej z ministerstwem; chodzi o to, żeby interwencje senackie wspierały działania ministerstwa.

Osobiście dostrzegam w przygotowywanej przez nas uchwale regres w porównaniu z uchwałą, którą opracowywaliśmy w czasie pierwszej kadencji Senatu. Zbyt dużo tu ogólników, zbyt mało konkretnych postulatów, z wyjątkiem pktów: 2, 3 i 4. Dlatego chciałbym bardzo, żeby zaistniała konieczność monitoringu tego, co postuluje i popiera Senat, i tego, co dzieje się w praktyce rządowej. Nie po to jednak, żeby

mówić i oceniać, ale po to, żeby wzajemnie wspierać wspólne działania.

Chciałbym się zwłaszcza odnieść do jednego punktu i w imieniu senackiego klubu NSZZ „Solidarność” będę wnosił o uzupełnienie priorytetów w tym punkcie. Chodzi o pkt 7. Prawdę mówiąc, tak jak wiele przytoczonych tutaj punktów, jest on tylko dosyć chwytliwym hasłem ideowym, nie można z niego wywieść konkretnych elementów dla praktycznego działania resortu bądź Rady Ministrów. Mowa jest w nim o racjonalnym planowaniu przestrzennym na szczeblu centralnym i regionalnym oraz odpowiadającej tym planom właściwej polityce lokalizacyjnej. Co to znaczy? Oczywiście, że jest to priorytet, tak jak uaktywnianie środków, jak zwiększanie efektywności. Ale takie hasło obiegowe niczego nie wnosi do sprawy poza tym, że możemy powiedzieć, że się z nim zgadzamy, podczas gdy my dzisiaj jesteśmy zobowiązani przez ten rzetelny i wyczerpujący dokument do zajęcia konkretnego stanowiska.

Chciałbym w związku z tym powiedzieć, że ostatnia uchwała o ochronie przyrody została wzbogacona w art. 4 o bardzo istotny element dodany ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym. Planowanie przestrzenne zostało całkowicie zdecentralizowane i nie mamy żadnych instrumentów gwarantujących, jak zachowują się poszczególne gminy w zakresie ochrony przyrody, w ramach swojego planowania. Artykuł 4 daje tu dyrektywę, która winna być dzisiaj przedmiotem szczególnej uwagi tak resortu, jak i naszej, senatorów, wspierających resort. Myślę, że to współdziałanie jest niezbędne do realizacji celów, o których tutaj słusznie państwo mówiliście.

Jest coś, co powinno się doczekać szybkiej realizacji, mianowicie plany ochrony przyrody, które w myśl tej ustawy są dyrektywne przy planowaniu przestrzennym. Wydaje mi się, że występują tutaj ogromne braki. Program jest zarysowywany, natomiast jego realizacja, przynajmniej tam, gdzie miałem możliwość dotrzeć do poziomu realizacji, jest nikła albo żadna. Jeżeli chodzi o plany ochrony przyrody, to wykonano tylko prace przygotowawcze. Plany te powinny pokryć cały nasz kraj, zanim przygotowane zostaną wszystkie inne plany w ramach planowania przestrzennego. Zwłaszcza że jest to prawny warunek zabezpieczenia wszystkich elementów, o jakich państwo przed chwilą tu mówiliście. Trzeba stworzyć system prawny, który dałby możliwość pociągania do odpowiedzialności osób planujących w przestrzeni i naruszających priorytety ochrony przyrody, ekologii.

Dlatego proponujemy, aby pkt 7 miał następującą treść: „Priorytetem byłoby racjonalne planowanie przestrzenne na szczeblu centralnym, regionalnym...” i oczywiście lokalnym, bo usta-

(senator P. Andrzejewski)

wa o planowaniu przestrzennym daje głównie uprawnienia gminom, czyli planowaniu lokalnemu. A więc nie wystarczy tylko przepisanie hasła, trzeba je też odnieść do konkretnego stanu prawnego. I to chcemy zrobić. Tak więc: „...racjonalne planowanie przestrzenne na szczeblu centralnym, regionalnym, lokalnym, opracowanie planów ochrony przyrody”.

Uważam to za program priorytetowy i deklaruje swoje umiejętności i możliwości. Chciałbym państwa prosić o współdziałanie, razem ze swoim elektoratem, w realizacji planów ochrony przyrody. Wydaje mi się, że jest to priorytet możliwy do zrealizowania przy rozstrzygnięciu problemów organizacyjnych i finansowych, bo tam występuje współfinansowanie przez administrację rządową i samorząd lokalny. I to jedna propozycja.

Druga jest następująca. Proponujemy, żeby do naszej uchwały został wpisany, jako przedostatni, następujący akapit: „Senat uważa za celowe przedstawienie przez ministra ochrony środowiska sprawozdania z realizacji wniosków uchwały Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z 24 maja 1991 r. w sprawie ochrony środowiska”.

Dlaczego to jest takie istotne? Leży to także w interesie resortu. Wydaje mi się, że podchodząc rzetelnie do zagadnienia, nie można się obejść bez szczegółowej analizy uchwały Senatu o ochronie środowiska, uchwały, która zainicjowała wiele rozwiązań – niektóre już wprowadzono w życie, ale wielu jeszcze nie. Chodzi o problem zasilania Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska przez dopłaty do nośników energii ze środków pochodzących z opłat za stosowanie opakowań nieprzyjaznych dla środowiska i tak dalej. Wydaje mi się, że należy dzisiaj połączyć te źródła pozabudżetowe czy środki związane z penalizacją naruszenia prawa w zakresie ochrony środowiska ze wzbogacaniem Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska, który jest dzisiaj podstawowym instrumentem oddziaływania przez ministerstwo w decydujących, niewralgicznych punktach funkcjonowania ochrony ekologicznej Polski.

Nasze współdziałanie z ministerstwem jest niezbędne do ekonomicznej promocji rozwiązań. Kiedy otrzymujemy komunikaty mówiące, że w dużych aglomeracjach miejskich, takich jak Katowice czy Warszawa, spaliny ze źle funkcjonujących gaźników są przyczyną wielu schorzeń i głównym źródłem zanieczyszczenia środowiska, to zarówno ministerstwo, jak i my, senatorowie, powinniśmy wystąpić o to, żeby różnica między ceną benzyny bezołowiowej a ceną innych paliw była znacznie większa, a nie tylko symboliczna. Jeżeli nie chcemy tylko mówić, że jesteśmy ogólnie „za” i że nam się podoba proekologiczna

polityka, to powinniśmy wesprzeć ministerstwo i spowodować zrealizowanie zamiaru montowania katalizatorów w nowo produkowanych samochodach; powinniśmy zorganizować kontrolę, jak funkcjonują dzisiaj gaźniki i jaka jest wielkość emisji spalin; powinniśmy ustalić cenę promocyjną dla benzyny ekologicznej.

Ze względu na kończący się czas wypowiedzi ograniczę swoje wystąpienie tylko do tych zagadnień, bo można by było mówić o tej problematyce w nieskończoność.

W imieniu Klubu Senackiego NSZZ „Solidarność” pozwalam sobie złożyć na ręce pana marszałka propozycje poprawek do naszej uchwały. Dziękuję. (Oklaski).

(Objęcie przewodnictwa obrad przez wicemarszałka Stefana Jurczaka).

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

O zabranie głosu proszę panią senator Barbarę Łekawę. Następnym mówcą będzie pani senator Zdzisława Janowska.

### **Senator Barbara Łekawa:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Racjonalne planowanie przestrzenne powinno być też na szczeblu gminnym. Ustawa z 8 marca 1990 r. o samorządach terytorialnych zaliczyła do zadań gminy sprawy ładu przestrzennego, gospodarki terenami i ochrony środowiska. W chwili obecnej na terenach wszystkich gmin obowiązują plany zagospodarowania przestrzennego opracowane przez lokalne samorządy terytorialne. Umożliwia to gminom prowadzenie własnej polityki przestrzennej i utworzenie warsztatu planistycznego, dostosowanego do miejscowych potrzeb. W takich warunkach plan zagospodarowania przestrzennego może być ważnym narzędziem w rękach samorządu. Jednocześnie będzie można go stosunkowo szybko dostosować do aktualnych potrzeb. Jest to niezwykle istotne, zwłaszcza w chwili obecnej, gdy – w warunkach głębokich przekształceń systemowych – dokonują się ważne zmiany w polityce ekologicznej państwa. Większość planów lub założeń do planów zagospodarowania przestrzennego, którymi obecnie dysponują gminy, opracowano w innych warunkach gospodarczych i politycznych. Nie uwzględniają one w wystarczającym stopniu potrzeb ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz nie umożliwiają efektywnej działalności osobom i grupom dysponującym odpowiednimi zasobami finansowymi. W Polsce północno-wschodniej aktualne plany gmin nie uwzględniają również ogólnych założeń polityki regionalnej obszaru uważanego za „zielone płuca Polski”. Dostosowanie planów zago-

(senator B. Łękawa)

spodarowania przestrzennego gmin do aktualnej sytuacji wymaga nowych rozwiązań, ponieważ w chwili obecnej brak jest jakichkolwiek wzorców, a często również kompetentnych służb planistycznych na szczeblu gminy. Tymczasem wiele aktualnych problemów wymaga szybkiego załatwienia. Uproszczony cykl planowania może być przyczyną niespójnych, a nawet błędnych działań.

Konieczne są również duże zmiany w dziedzinie planowania miejskich systemów osiedlowych, tak aby zmniejszyć zużycie energii, zahamować rozwój patologii społecznych i poprawić zdrowotność mieszkańców. Mając to na uwadze, senatorowie Klubu Senackiego NSZZ „Solidarność” wnieśli poprawkę do pktu 7. Po słowie: „regionalnym” proponuje się dopisanie: „lokalnym”. Państwo mają tę poprawkę na piśmie.

Wysoka Izbo, chciałabym uwypuklić jeszcze fakt, że w części wstępnej projektu uchwały Senatu wymieniona jest „Agenda 21”, w zadaniach i zamierzeniach priorytetowych brak natomiast punktu nakazującego szerokie uwzględnienie zaleceń tego dokumentu.

W omawianej obecnie uchwale w sprawie polityki ekologicznej państwa brakuje też zaleceń dla gospodarki rolno-żywnościowej, na przykład promocji różnych form rolnictwa zgodnie z zasadą równoważonego rozwoju – nie jest to równoznaczne z rolnictwem ekologicznym – tworzenia lokalnych przetwórci produktów rolnych itd. Punkt ten byłby o tyle istotny, że w wielu regionach Polski rolnictwo jest dominującą formą gospodarki, a jednocześnie wywiera negatywny wpływ na środowisko. Wprowadzanie nowych zasad gospodarowania korzystnie wpłynie na jakość plonów, co będzie również ważnym elementem działań na rzecz poprawy stanu zdrowia społeczeństwa. Dziękuję. (Oklaski).

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję bardzo.

Proszę o zabranie głosu panią senator Zdzisławę Janowską. Następną mówczynią będzie pani senator Anna Olejnicka.

### **Senator Zdzisława Janowska:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie! Przedstawiciele Bardzo Ważnego Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa!

Chciałabym nawiązać do przedstawionego nam dokumentu, który nosi nazwę *Program wykonawczy do polityki ekologicznej państwa do 2000 r.* Jego tekst został opracowany we wrześniu 1994 r. W części zaczynającej się na stronie jedenastej, zatytułowanej „O działaniach inwes-

tycyjnych w ochronie wód” wymienione są miasta, w których oczyszczalnie ścieków będą budowane z pomocą zagraniczną. Wśród nich jest moje miasto, Łódź, gdzie w budowie ma być wykorzystany kapitał francuski. Przy tej okazji chciałabym przypomnieć nasze, nie tylko moje, działania absolutnie się temu przeciwstawiające.

Temat mojego wystąpienia brzmi: oczyszczalnie ścieków a pomoc zagraniczna na przykładzie Łodzi.

Cieszę się, że jesteśmy tu w większym gronie, ponieważ problem ten dotyczy nie tylko województwa łódzkiego, ale też konińskiego, sieradzkiego i piotrkowskiego.

Otóż tak się składa, że budowa grupowej oczyszczalni ścieków w Łodzi, potraktowana jako inwestycja centralna, została rozpoczęta już w 1990 r. Wówczas planowano, że skarb państwa pokryje 50% jej kosztów, środki własne – 25%, inne źródła – pozostałe 25%. To był rok 1990. Tymczasem począwszy od końca 1989 r. w Łodzi zaczęto prowadzić dość zagadkowe rozmowy z Francuzami. Chodziło o to, ażeby gospodarkę wodno-ściekową oddać w ręce kapitału francuskiego. Dzisiaj działania zmierzające w tym kierunku są zaawansowane, ale mam nadzieję, że potrafimy się temu przeciwstawić. Nie prywatyzuje się bowiem gospodarki wodno-ściekowej. Woda to jest własność gminy. Chcę nadmienić – nawiązuję tutaj do pktu 3 naszej uchwały – że chcemy korzystać z wielostronnej pomocy międzynarodowej, chcemy być bogatsi, ale jednocześnie nie chcemy korzystać z pomocy tych, którzy są nastawieni na czerpanie zysków i wykorzystanie nas. A tak właśnie jest w Łodzi, czego dowody przedstawię.

Otóż wspomniane rozmowy doprowadziły do tego, że w marcu 1993 r. podpisano tajne – przez 8 miesięcy nie ujrzano światła dziennego – memorandum między władzami Łodzi a Europejskim Bankiem Budowy i Rozwoju oraz instytucjami francuskimi, które rozmnażają się jak przez pączkowanie – tak zwane OTV przekształciło się bowiem w coś innego, a z tego powstało co najmniej 15 innych instytucji, z których każda wchodzi w skład czegoś nowego itd. Jest to po prostu kapitał francuski, który mackami wszedł do naszego kraju – poprzez kolejne miasta, między innymi Gdańsk. Staraliśmy się zrobić wszystko, ażeby nie umocnił się w Łodzi. Walczymy o to ponad 2 lata i mamy nadzieję, że nam się uda.

Z memorandum, podpisanego w marcu 1993 r., dowiedzieliśmy się – ja byłam wówczas radną – że Łódź zamierza sprywatyzować administrację wodną oraz oczyszczalnie wody i dlatego planuje utworzenie spółki z kapitałem francuskim, który miałby oczywiście większe udziały. Do tego celu został powołany twór o nazwie „Pofris-Sarl” – spółka gminno-francuska w Łodzi,

(senator Z. Janowska)

która funkcjonuje do dzisiaj. Udziały gminy w tej spółce wynoszą 48%, Caritasu – 2%, Francuzów – 48%. Dalsze układy między Francuzami a gminą Łódź doprowadziły do tego, że obecnie Francuzi zamierzają rozszerzyć swoje macki na gospodarkę wodno-ściekową i powołać spółki, które będą zarządzać wodą w Łodzi, zajmować się konserwacją i oczywiście zbierać pieniądze za wodę. Tu już Francuzi będą mieć większość udziałów. A wszystko za to, że będą uczestniczyć w przydziale kredytu z Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju. A więc nie dając z siebie nic, Francuzi zapewnili gminę, że może łatwiej będzie im dostać się do kredytów Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju, ale jednocześnie zażądali dla siebie prawa do zarządzania gospodarką wodno-ściekową Łodzi przez co najmniej 20 lat.

Proszę państwa, sprawa, o którą walczymy, jest skandaliczna, nie znajduje jednak odbicia w środkach masowego przekazu. O tej sprawie mówił pan senator Adamski na posiedzeniu Senatu. Przebijamy się z nią przez prasę krajową, przebijamy się przez telewizję. Wątpię jednak, czy telewizja będzie dzisiaj uprzejma poinformować o tym fakcie mieszkańców Polski. Sprawa jest ogromnie trudna i ma zasięg, powiedziabym, już nie tylko łódzki, ale może krajowy, a nawet międzynarodowy. Mówię o tym świadomie i odpowiadam za każde swoje słowo.

Chcąc się temu przeciwstawić, poprosiliśmy, żebyśmy mogli tę grupową oczyszczalnię ścieków budować sami, chociaż władze gminy bez przerwy nas przekonywały, że najlepsi są Francuzi, a my przede wszystkim nie mamy pieniędzy. Poprosiliśmy o ekspertyzę. Dzięki obecnemu tutaj panu prezesowi Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska, a przede wszystkim dzięki instytucji, którą kieruje, została wreszcie sporządzona ekspertyza przez niezależną firmę „Proeko”. Wynika z niej jednoznacznie, że oferta Francuzów nie jest najlepsza i że technologia, którą nam proponują, jest przestarzała. Dowodem jest fakt, że proponują nam oni – ja się nie znam na tych sprawach, ale przytoczę określenie – komorę fermentacyjną, w której ma być stosowany tak zwany dwustopniowy proces fermentacyjny. Ten proces w ogóle już nie jest stosowany na świecie i tylko dlatego nam go proponują, ponieważ mają taki zapis komputerowy. A więc nie jest to żadna nowość, wręcz przeciwnie. Ich działania, ich koncepcje zmierzały do obniżenia przepustowości, co jest w ogóle niedopuszczalne na naszym terenie i na terenach ościennych gmin i województw.

Należy stwierdzić, że niezależna ekspertyza przeprowadzona przez najlepszych w kraju fachowców udowodniła, że możemy sobie poradzić sami, własnymi siłami – mamy wspaniałe siły –

własną technologią i własnymi pieniędzmi. A mówiono, że pieniądze muszą pochodzić wyłącznie z Europejskiego Banku Budowy i Rozwoju. Ekspertyza udowodniła również, że mamy na swoim terenie Zakład Wodociągów i Kanalizacji, który jest instytucją najbogatszą i miał właśnie przejść w ręce Francuzów. Ta instytucja przynosi gminie dochody w wysokości około 25% sumy przeznaczonej na naszą inwestycję, która jest obliczona na bardzo duże pieniądze, jednak dużo mniejsze niż myśleli Francuzi. Możemy więc sami zbudować oczyszczalnię. Na miejscu mamy 25% potrzebnej sumy, skarb państwa da 32%, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska przekaże 25%, a Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska 2%. Dopiero na końcu możemy myśleć o ewentualnym kredycie, lecz nie musi być to kredyt zagraniczny ani z Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju.

Reasumując, chcę powiedzieć, że to nasze oświadczenie, nasze memorandum zostało wysłane do wszystkich instytucji centralnych, do panów siedzących tu na sali, reprezentujących poszczególne ministerstwa. Przeciwstawia się ono bezwzględnie temu, co się działo przez cały czas w Łodzi. W wyniku nieprzychylnych nam działań, preferowania Zachodu i kapitału zagranicznego przez 4 lata w grupowej oczyszczalni ścieków panuje absolutny zastój i bałagan, a sprawa znajduje się w prokuraturze. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję pani senator.

Proszę o zabranie głosu panią senator Annę Olejnicką, która jest już ostatnim mówcą w debacie.

### **Senator Anna Olejnicka:**

Panie Marszałku! Wysoki Senacie!

Nawiążę do wypowiedzi pani senator Janowskiej. Pochodzę z województwa konińskiego i problem, o którym mówiła pani senator, dotyczy również mojego terenu, ponieważ ścieki z łódzkiej aglomeracji miejskiej wpływają do Neru, a Ner w okolicy miasta Dąbie, w województwie konińskim, ma ujście do Warty. Przez trzy gminy – Świnice Wareckie, Grabów i Dąbie – ścieki te wpływają do Warty. Aby uświadomić, jaka to jest wielkość i jaki to jest problem, pozwolę sobie zacytować słowa, które zostały zapisane w programie poprawy stanu środowiska województwa konińskiego do 1995 r. oraz kierunkach działań do 2010 r. Jest tam powiedziane: „zaznaczyć należy, iż usytuowanie obszaru województwa sprawia, że stan czystości wód powierzchniowych uzależniony jest w dużym stopniu od źródeł zanieczyszczeń, znajdujących się poza granicami

(senator A. Olejnicka)

województwa. Z terenu województwa odprowadza się rocznie do wód powierzchniowych około 1 milion 400 tysięcy m<sup>3</sup> ścieków nie oczyszczonych, gdy do samego Neru z łódzkiej aglomeracji miejskiej odprowadza się 124 miliony m<sup>3</sup> nie oczyszczonych ścieków przemysłowych i komunalnych”.

Proszę zwrócić uwagę, że z całego województwa jest 1 milion 400 tysięcy m<sup>3</sup> ścieków, z samej Łodzi natomiast do jednej tylko rzeczki Ner odprowadza się 124 miliony m<sup>3</sup> nie oczyszczonych ścieków. To nie jest rzeka, to jest po prostu ogromnie, przepraszam za wyrażenie, śmierdzący ściek i chociażby władze województwa konińskiego starały się zrobić w sprawie ochrony środowiska jak najwięcej, z tym problemem, niestety, same sobie nie poradzą. Okazuje się, że od 4 lat trwają debaty i kłótnie na temat kapitału, technologii, pieniędzy, a ścieki jak płynęły do Neru, a następnie do Warty, tak płyną, trują środowisko, a potem rolnicy z wymienionych gmin mają problemy ze sprzedażą swoich płodów rolnych na łódzkich targowiskach, ponieważ mówi się, że są niezdrowe. A przecież rolnicy z tych gmin odpłacają pięknym za nadobne, oferując to, czym nas Łódź uszczęśliwia.

Chciałabym poprzeć panią senator, żeby ten problem został rozwiązany jak najszybciej.

Przechodząc do następnego punktu, trzeba powiedzieć, że dzisiejsza debata w większości była, przepraszam za wyrażenie, lamentowaniem. Padły tylko stwierdzenia, jak jest źle, bardzo mało natomiast mówiono o tym, co się robi, żeby było lepiej.

Nie wiem, czy moje województwo jest wyjątkowe, czy też ja jestem taką optymistką, ale mam wrażenie, że w moim środowisku robi się w tej sprawie bardzo dużo. A przecież jako koniński obszar ekologiczny jesteśmy, według opracowania Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, zaliczeni do obszarów B-2, tak zwanych surowcowych, obok obszaru turowskiego, tarnobrzeskiego i bełchatowskiego. Na tej podstawie chcę powiedzieć, że przez ostatnie lata zrobiliśmy pod każdym względem, bardzo dużo i realizacja polityki państwa, jeżeli chodzi o ochronę środowiska, nie powinna być problemem tylko rządu, problemem rozwiązywanym w Warszawie, ale powinna to być polityka wojewódzka i samorządowa, a w pierwszej kolejności polityka największych trucicieli. W naszym województwie tych trucicieli mamy niemało – są to: elektrownie Pątnów, Adamów, Konin; huta aluminium; odkrywki Konin i odkrywki Adamów – a pod każdym względem i w każdej dziedzinie robi się wiele. Emisja wszystkich trujących pyłów: dwutlenku siarki i fluoru, od 1991 r. do 1992 r. bardzo zmalała. Na przykład emisja pyłów z ponad 150 tysięcy jednostek spadła do 55 tysięcy; emisja dwutlenku siarki – ze 180 do 127; a emisja fluoru

z huty aluminium – z 209 do 70. Jest też ogromny postęp, jeżeli chodzi o oczyszczalnie ścieków. W 1981 r. było ich 15, w tej chwili 32 są w budowie, a 14 będzie ukończonych do 1996 r. Tylko w 4 gminach nie planuje się do 2000 r. budowy oczyszczalni ścieków. Zauważa się również duży postęp, jeżeli chodzi o gazyfikację i ciepłownictwo. Są opracowywane kompleksowe plany tak zwanej gazyfikacji. Oczyszczalnie ścieków i gazyfikacja to zadania samorządów. One naprawdę znają ten problem i starają się w miarę swoich środków oraz możliwości zrobić jak najwięcej. Kiedy polityka ochrony środowiska będzie zsynchronizowana, kiedy będzie realizowana przez rząd, a w terenie przez województwa i samorządy, oraz gdy będą one mogły liczyć na pomoc z Banku Ochrony Środowiska, z funduszu ochrony środowiska, z funduszu rekultywacji gruntów, to wtedy na pewno doczekamy się efektów.

Wspomnę może jeszcze krótko, że na przykład kopalnia węgla brunatnego „Konin” od początku swojej działalności do końca 1992 r. przejęła powierzchnię 8 milionów 357 tysięcy hektarów, w tym czasie oddała zrehabilitowane 4 miliony hektarów, czyli 50%. Kopalnia „Adamów” tak samo – przejęła 3 991 hektarów, oddała też 50%, czy nawet więcej, bo 1 577 hektarów. Kopalnie są teraz zobowiązane do corocznej rekultywacji ilości terenu równej obszarowi, jaki w danym roku przejmują. Ta rekultywacja nie występuje tylko na papierze, możemy pokazać, że stoki pokopalnianych hałd są zalesione, a na ich szczycie rośnie lucerna i pszenica. Na pewno nie ma tego w rejonie turowskim czy innym. Więc znów zależy to od zaangażowania, od poczucia odpowiedzialności i chęci wszystkich środowisk, żeby zrobić jak najwięcej. Nasz program poprawy stanu środowiska, dotyczący województwa, nie jest wcale gorszy od programu dotyczącego całego państwa. Co budzi moje wątpliwości i zastrzeżenia? Niestety, świadomość społeczeństwa na temat ochrony środowiska. Samorządy mają z tym ogromne problemy. Większość społeczeństwa jest bowiem przekonana, że jedno szambo podłączone do melioracji gruntów rolnych środowiska nie popsuje, ale przecież kropla draży skalę. Jeden beczkowóz ścieków wywieziony do lasu, rowu czy drogi na pewno nie popsuje środowiska, ale tak jest tylko w skali mikro. W skali makro jest niestety już inaczej.

Są problemy ze służbami kontrolnymi. Kontroluje się dużych trucicieli, a tych drobnych nie. Należałoby wyposażać samorząd w taki instrument kontroli, żeby nikt nie mówił, że ten wójt nie jest dobry, bo kontroluje, czy moje szambo jest podłączone do melioracji, bo podał mnie na kolegium za wywiezienie ścieków do lasu czy za coś innego. To nie wójt jest niedobry, wójt powinien pilnować prawa i mieć służbę kontrolującą.



(senator A. Olejnicka)

I jeszcze jedno – oświata. Chodzi o oświatę społeczeństwa w zakresie ochrony środowiska. Dziękuję bardzo.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Pani Senator.

Proszę o zabranie głosu ministra ochrony środowiska, zasobów naturalnych i leśnictwa, pana Stanisława Żelichowskiego. Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa  
Stanisław Żelichowski:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Chciałbym przede wszystkim bardzo serdecznie podziękować za tę debatę. Jej inicjatorom zawdzięczamy to, że Senat mógł dziś przyjrzeć się bliżej problemom ekologii. Obserwowałem prace Senatu od pewnego czasu. To wszystko, co panie i panowie senatorowie powiedzieli o tej uchwale, zaowocowało już i rozpoczęliśmy proces zmiany środowiska naturalnego w Polsce. Jesteśmy w zupełnie innym miejscu, niż byliśmy parę lat temu. To, jak myślę, nasze duże osiągnięcie.

Natomiast przystępując do odpowiedzi na szereg złożonych pytań, z góry chciałbym przeprosić pana marszałka za to, że moje wystąpienie może być troszkę dłuższe. Wątek było tak wiele, chciałem się odnieść do szczegółów i wypowiedzieć również parę uwag ogólnych.

Oto pierwsza z nich. Panowie senatorowie mówili, że jako ludzkość znajdujemy się w zwrotnym punkcie. Uważam, że powodem jest głównie rozpasana konsumpcja na północy naszego globu. Przykładowo podam, że Amerykanie proponują już dwa samochody na jedną rodzinę. Jaki miałyby to wpływ na wiele miast bogatej Europy, trudno sobie wyobrazić. Wzrasta liczba ludności biednego Południa. Do jakich konfliktów dochodzi, widzimy nawet w statystykach. Jeżeli dotacja do krowy w EWG jest większa od dochodu narodowego wielu rodzin żyjących na Południu, to świadczy to o tym, że daleko nam jeszcze do trwałego rozwoju. Uważam, że Organizacja Narodów Zjednoczonych nie sprosta w tej chwili zadaniom, przed którymi stoi ludzkość. Bardzo się obawiam, że ta zbiurokratyzowana organizacja nie będzie w stanie narzucić stylu, który jest niezbędny, żebyśmy osiągnęli efekt, który powinniśmy uzyskać. W czasie dyskusji szanownych pań i panów senatorów przewijały się tu dziś takie elementy. Jedni twierdzili, że jest bardzo źle, były i trochę inne głosy. Chcę powiedzieć, że uczestniczymy w tym procesie, bo problem ochrony środowiska jest szerszy, nie można go rozwiązać siłami i środkami jednego państwa. To

problem ludzi żyjących w określonej kulturze. Bywamy na wielu konferencjach międzynarodowych, ostatnio nawet ruchy niezależne, między innymi Greenpeace, nazwały Polskę „zielonym tygrysem Europy”. To było dla nas bardzo istotne. Nie twierdzę, że jesteśmy aż tak dobrzy, ale w porównaniu z innymi państwami, szczególnie Europy Środkowo-Wschodniej, nie stoimy w tyle. Niedawno otwarliśmy Biebrzański Park Narodowy, zaprosiliśmy na tę uroczystość nawet koronowane głowy z Europy, przyjechał między innymi książę Bernhard. Płynąc z nami łódką, oglądając przepiękną, nie tkniętą praktycznie przez cywilizację przyrodę, mówił: proszę pana, na mapach Wspólnot Europejskich Polska figuruje jako wielka czarna dziura, podobno wystarczy przekroczyć granicę na Odrze i po stu metrach człowiek pada martwy. My nie zdawaliśmy sobie sprawy, że są jeszcze tutaj tak piękne, nie tknięte cywilizacją tereny.

Myślę, że za ubiegły rok uzyskalibyśmy z turystyki więcej niż 4 miliardy dolarów, gdyby opinia, którą sami tworzymy, była inna, prawdziwa. Nie liczymy na to, że bogaty przedstawiciel Europy Zachodniej przyjedzie do Polski, jeżeli wszyscy wokół powtarzamy, że nic się tutaj nie dzieje, że nic się nie zrobiło. Aż dziwne, że potrafiliśmy tutaj przetrwać.

Świadomość społeczeństwa w zakresie ekologii jest być może rzeczywiście niewielka, ale nie uogólniamy, chyba już to się zmienia. Jak mówiła ostatnia pani senator – jeżeli w Polsce aktualnie budujemy 1200 oczyszczalni ścieków, to też jest dla mnie jakąś miarą świadomości ekologicznej społeczeństwa. Bo samorząd może podejmować budowę, na przykład, drogi czy szereg innych działań, jeżeli natomiast podejmuje budowę oczyszczalni ścieków, to znaczy, że taka jest jego świadomość ekologiczna. I możemy to ocenić w różny sposób.

Chciałem powiedzieć, że rząd ma obowiązek przedstawić raz na trzy lata ocenę ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska. Taką ocenę przedstawiamy w tym roku Senatowi, za kilka dni przedstawimy w Sejmie. Dodaliśmy do niej również ocenę funkcjonowania polityki ekologicznej państwa, na którą złożył się szereg uchwał pomocniczych. Była ustawa z Senatu, o której panowie senatorowie mówili, za którą dziękujemy, a która nam pomogła w opracowaniu tej polityki. Była też ustawa Sejmu. Dziś byłoby mi trudno ocenić, która uchwała zadziałała, że nastąpiła poprawa środowiska naturalnego. Było to spontaniczne działanie obu izb i jestem wdzięczny, że takie działanie było.

Oceniamy natomiast całą politykę, oceniamy funkcjonowanie ustawy. To daje lepszy obraz tego, co się stało, niż ustalanie, kto bardziej się przyczynił, Senat czy Sejm. Bo tak tę dyskusję trochę może opacznie, odbierałem. Chcę powie-

(minister S. Żelichowski)

dzieć, że dodaliśmy jeszcze program, co należy zrobić do 2000 r., czyli pewną strategię ukierunkowaną na przyszłość, aby przede wszystkim sprostać konwencjom, zobowiązaniom międzynarodowym, które Polska podpisała; aby wchodząc do struktur europejskich, nie być tam ubogim krewnym, ale żebyśmy mogli podolać wszystkim wymogom, które w tej chwili tam obowiązują.

Na to potrzeba – zaznaczamy – 218 bilionów złotych. Jeżeli dziś wydajemy na ochronę środowiska około 20 bilionów złotych rocznie, bo taka jest mniej więcej skala wydatków, to musielibyśmy wydawać około 30 bilionów złotych. W niedługim czasie przekażemy pod obrady Wysokiej Izby nowelizację ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska, dotyczącą źródeł dodatkowych środków. Panowie dzisiaj mówili o tym i nie chciałbym do tego wracać, bo za kilka dni będzie to również treścią obrad Wysokiej Izby.

Chcę natomiast stwierdzić, i czynię to z całym przekonaniem, mam na to dowody, że po raz pierwszy od kilkudziesięciu lat w naszym kraju udało się zahamować tendencję pogarszania stanu środowiska, odwrócić ją i uzyskać poprawę. Miały na to wpływ różne czynniki, ale podam jako przykład to, o czym mówił pan senator Frączek – o 15% spadła emisja dwutlenku siarki, o 14% tlenków azotu, o 23% pyłów. W 1980 r. z terenu Polski wyemitowaliśmy 4,1 miliona ton dwutlenku siarki, w tym roku 2,7 miliona ton. Ale można powiedzieć, że aż 2,7. Niemniej jednak jest postęp w tym zakresie. Uzyskaliśmy już w 1993 r. stan lepszy, niż zakładała polityka ekonomiczna państwa na 2000 r. I mimo, że nie podpisaliśmy konwencji o 30% redukcji emisji, to jednak Polska te wymogi spełniła.

A teraz parę słów o tym, o czym mówili panowie odnośnie do naszego najtrudniejszego terenu, jakim jest województwo katowickie. Tam w przypadku siarki udało się uzyskać jeszcze lepsze rezultaty. Emisja dwutlenku siarki spadła o 25%, tlenków azotu o 10%, pyłów o 21%. Ilość nie oczyszczonych ścieków spadła o 36%, a biologicznie oczyszczonych wzrosła o 7%. To są dane, które dzisiaj możemy udowodnić. Ilość składowanych odpadów zmniejszyła się o 18%.

Oczywiście, na to złożył się cały szereg działań. Nie chcę powiedzieć, że są to wyłącznie działania celowe, zapoczątkowane, ale w głównej mierze tak właśnie było. Podam, że w tym roku mogliśmy z listy 80 największych polskich trucicieli skreślić 14. I skreśliliśmy nie dlatego, że mieliśmy sentyment do takiego czy innego zakładu, ale mogliśmy uczynić to z czystym sumieniem na podstawie inwestycji, które w nich przeprowadzono, na podstawie ich oddziaływania na środowisko i, wreszcie, utrzymania się w określonych normach.

Przykro mi, że 5 innych zakładów, których dotychczas nie było na liście największych trucicieli, na taką listę weszło. Ale rozpoczęte w nich inwestycje dają określony efekt. Gdyby porównać następny element, coroczne targi POLEKO w Poznaniu – w tym roku odbędą się 22 listopada – to dotąd do pawilonów wystawowych zgłosiło się 1000 firm, zgłaszają się następne, i krajowe i zagraniczne, żeby skorzystać z rynku, jaki się wytworzył w Polsce. Przecież, Wysoka Izbo, wydajemy na ochronę środowiska ponad 20 bilionów złotych, to jest 1 miliard dolarów. Świadomość tego jest może nawet większa za granicami Polski niż w Polsce. Wiele firm chce skorzystać z tego rynku i niech zwycięża lepszy. Mamy ustawę o zamówieniach publicznych. Spowoduje ona, że możemy wybierać te firmy, które mają lepsze technologie – bo na złe nas nie stać – które produkują i proponują nam tańsze rozwiązania.

Pan senator mówił o energetyce, jeszcze wróć do tego. Zachęcałbym panie i panów senatorów do wyjazdu, na przykład, do elektrowni „Rybnik”, „Opole” – możemy je pokazać w tej chwili całej Europie. I nie ma energetyki, która by nie rozpoczęła modernizacji. Rozpoczyna się ją nie dlatego, że jest to hobby czy taka jest świadomość ekologiczna, ale dlatego, że podpisaliśmy w tym roku tak zwany protokół siarkowy. Zobowiązaliśmy się w nim ograniczyć emisję dwutlenku siarki do atmosfery o 37% do 2000 r., o 46% do 2005 r. i o 66% do 2010 r.

Dla nas jest istotne, że Niemcy mają już w 2000 r. ograniczyć emisję dwutlenku siarki o 80%. Ich potencjał jest jednak zupełnie inny. Czesi mają to wykonać mniej więcej w takim zakresie jak Polska. Ale to jest ograniczenie globalne. Natomiast jest jeszcze inny zapis, który mówi, że nowe zakłady muszą, określam to w pewnym uproszczeniu, w ciągu dwóch lat od ratyfikacji tej konwencji utrzymać się w normach obowiązujących w EWG, natomiast stare zakłady w ciągu dziesięciu lat.

Dziś wiele zakładów ma pełną świadomość, że jeżeli nie rozpoczną modernizacji, nie będą działać w dziedzinie ekologii, to po prostu w którymś momencie zostaną zamknięte. Stąd są takie, a nie inne działania. Jest tu minister finansów, może sprostować, jeżeli mówię nieprawdę. Z tego co pamiętam, w modernizacji energetyki 50% kosztów stanowią koszty związane z ochroną środowiska. To jest przyczyną tego, że uzyskaliśmy takie, a nie inne wyniki.

Na ochronę środowiska wydajemy, o czym już mówiłem, 1,2–1,3 produktu krajowego brutto, a chcemy zaproponować 1,6 punkta; tak, abyśmy mogli spełniać te wszystkie zadania, które spełniać powinniśmy. Mamy propozycje, jak to zrobić i o tym w niedługim czasie będziemy rozmawiać.

(minister S. Żelichowski)

W tym roku z naszej inicjatywy zaproponowaliśmy OECD, czyli Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, dokonanie przeglądu ekologicznego Polski. Ten przegląd się odbył, a jego podsumowanie nastąpi 22 listopada w Paryżu. Tuż po nim przekazemy wszystkim paniom i panom senatorom informacje na ten temat, bo chcemy, żeby też odbiór Polski był trochę inny. Dotychczas pomoc, która wpływała do Polski, była pomocą dotyczącą opracowań, ekspertyz, często mniej lub bardziej potrzebnych i jeżeli specjaliści z Zachodu przyjechali do nas, to pierwsze wrażenie było takie, że Polaków trzeba zdjąć z drzewa i uczyć pozycji pionowej. Natomiast, gdy przyjrzeni się temu, co robimy i w jakim kierunku zmierzamy, to w ostatnim czasie zaproponowali naszym specjalistom udział w przeglądach w Portugalii, w Bułgarii, które będą miały miejsce w niedługim czasie, oraz zaproponowali szkolenie stażystów w Polsce. Myślę, że na tym tle zupełnie inaczej wygląda nasza pozycja.

Mówiąc o pomocy, chcę dodać, że uzyskaliśmy dotychczas 230 milionów dolarów na ochronę środowiska. Są to granty, ale są to również kredyty. Najwięcej dały cztery państwa, na pierwszym miejscu Stany Zjednoczone, na drugim Dania, na trzecim Niemcy, potem Szwecja. Dały one 77% pomocy, jaka płynie do Polski. Pomagają nam Wspólnoty Europejskie, 76 milionów ECU otrzymaliśmy z Banku Światowego, o tym powiem jeszcze parę zdań.

Wiele pomocy zostało natomiast skierowane na opracowania, ekspertyzy, dokumentacje, które są mniej lub bardziej przydatne, a często w ogóle nieprzydatne.

Poprawę środowiska naturalnego uzyskano również dzięki zmniejszeniu produkcji wielu branż przemysłowych, nie ukrywamy tego. Zmniejszyło się zużycie przez przemysł energii, paliw, surowców i wody. Natomiast są w gospodarce trendy wskazujące, że została zahamowana recesja, następuje wzrost gospodarczy, czyli nie będzie trwałej poprawy tylko z tego tytułu. Muszą nastąpić inne, świadome działania.

Nastąpiła restrukturyzacja naszego przemysłu, prywatyzacja, ze stopniowym zmniejszeniem roli przemysłu ciężkiego w gospodarce na rzecz przemysłu energooszczędnego, wodnooszczędnego, co również ma wpływ na ochronę środowiska w naszym kraju.

Na konferencji w Luksemburgu – dotyczącej ochrony środowiska, w której uczestniczyli ministrowie Wspólnot Europejskich i tych państw, które chcą się znaleźć we Wspólnocie – działania Polski zostały bardzo dobrze przyjęte i było to dla nas dużym wyróżnieniem. Nasz system finansowania ochrony środowiska jest zalecany do naśladowania innym państwom. Przeszkoliliśmy

w tym roku specjalistów z Litwy i z Ukrainy, aby nie popełniali błędów, których, nie ma co ukrywać, nam się nie udało uniknąć.

Ustawa o ochronie i kształtowaniu środowiska sprzed czternastu lat, wielokrotnie zmieniana, spełniła już swoje zadanie z punktu widzenia wzrostu świadomości ekologicznej społeczeństwa i władz oraz z punktu widzenia wykreowania struktur centralnego i regionalnego zarządzania zasobami środowiska. Potrzebna jest nowa ramowa ustawa o ochronie i kształtowaniu środowiska, która odpowiadałaby ściśle wymogom okresu zaawansowanej transformacji. W odniesieniu do ochrony środowiska oznacza to właściwie określenie roli samorządów, branżowych struktur samorządowych, udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji dotyczących ochrony środowiska, prawo do informacji – bo było z tym prawem różnie – i wiele innych mechanizmów demokratycznych. Oznacza to także, że konieczne jest uwzględnienie w ustawie ramowej o ochronie i kształtowaniu środowiska uwarunkowań zewnętrznych, związanych z decyzjami „Szczytu Ziemi” w Rio de Janeiro, wynikających z podpisania przez Polskę konwencji, z członkostwa w Radzie Europy, z planowanego naszego członkostwa w OECD i Unii Europejskiej.

Dodam, że w czasie dyskusji przewijał się wątek stworzenia kodeksu dotyczącego ekologii. Wszystkie państwa nad tym pracują. Kilka dni temu rozmawiałem z ministrem niemieckim, który twierdził, że około 2000 r. również będą mieli zbiór takich dokumentów. Myślę, że nie będziemy gorsi. Nie jest to sprawa ani łatwa, ani prosta, ale może uda się nam to zrobić wcześniej.

Szczegółowe uwarunkowania. Któryś z panów senatorów powiedział, że tylko dyskutujemy, jakie prawo trzeba wydawać, że nie udało się nam wiele zrobić. Przypomnę, że również Wysoka Izba przyjęła prawo górnicze, przekazaliśmy do parlamentu prawo wodne, w niedługim czasie rozpocznie się dyskusja. Może jest to mniej istotne, ale także ważne, trwa dyskusja nad ustawą łowiecką, czeka także nowelizacja ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska, o lasach, o nadzwyczajnych zagrożeniach środowiska, o odpadach... Troszkę się „zablokowały” pewne struktury, które podejmują decyzję w tych sprawach. Ale to wszystko jest prawie przygotowane i liczę, że kodeks ochrony środowiska będzie częścią składową ustaw, o których mówię.

Była mowa, że w *Strategii dla Polski* jest za mało spraw dotyczących ekologii. Nie podzielam tego zdania. Zgadzam się, że *Strategia dla Polski* jest dokumentem bardzo ramowym, ale jej częścią jest nowelizacja ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska, ustawa o odpadach... Przypomnę, że *Strategia dla Polski* zakłada trzy priorytety, jednym z nich jest wzrost gospodarczy, uwzględniający uwarunkowania

(minister S. Żelichowski)

ekologiczne. Gdybyśmy patrzyli na to zagadnienie wyrywkowo, nie uwzględniając kosztów związanych z ekologią, to można by uzyskać szybszy wzrost. Ale skoro bierzemy te koszty pod uwagę i mimo wszystko zakładamy wzrost gospodarczy, to znaczy, że w *Strategii dla Polski* uwzględniamy problemy ekologii. Drugi priorytet to stabilizacja warunków działania; trzeci, poprawa warunków życia. Pod tym trzecim priorytetem, poprawą warunków życia, rozumiemy właśnie życie w środowisku w miarę nie zmienionym. Problem polega na tym, że musimy opracować strategię w ochronie środowiska na 15–20 lat, bo taka jest specyfika tego, o czym mówimy. *Strategia dla Polski* odnosi się do nieco krótszego czasu, dlatego nie wszystko zostało tak rozwiązane, jak byśmy chcieli.

Pozwolę sobie jeszcze na kilka uwag, które nasunęły mi się w trakcie dyskusji. Była poruszona sprawa czystej produkcji. Przyszły rok 1995 określiliśmy wspólnie z ministrem przemysłu „rokiem czystej produkcji”. Kilka dni temu odbyło się w Warszawie seminarium, o zasięgu szerszym niż europejski, na temat czystej produkcji. Aktualnie ponad 200 polskich zakładów rozpoczęło taką produkcję, a w 800 mamy specjalistów z tego zakresu. Jest to jeszcze dalekie od tego, czego byśmy oczekiwali, ale pewien krok w tym kierunku został zrobiony i będziemy wspólnie z ministrem przemysłu pilotowali intensywny rozwój ruchu czystej produkcji.

Była też poruszona sprawa komisji do spraw ekorozwoju. Padł wniosek, żeby na jej czele stał któryś z wicepremierów. 29 października premier podpisał decyzję o powołaniu Komisji do Spraw Trwałego Rozwoju, na czele której stoi minister ochrony środowiska. Zapadła taka decyzja.

Przedstawię Wysokiej Izbie, jakie rozwiązanie przyjęto w innych państwach. I tak Australia poinformowała Komisję Trwałego Rozwoju przy ONZ, że jej cała Rada Ministrów stanowi komisję trwałego rozwoju i że nie będą powoływać odrębnej komisji, ponieważ cała Rada Ministrów nie robi nic innego, tylko działa w kierunku trwałego rozwoju. W Stanach Zjednoczonych komisję trwałego rozwoju stanowi Agencja Ochrony Środowiska. Niemcy powołali instytucję podobną do polskiej, zespół międzyresortowy z ministrem ochrony środowiska na czele. My idziemy za tym przykładem. Dodam tylko, że z naszej inicjatywy przedstawiciel Polski, pan profesor Nowicki, został wiceprzewodniczącym Komisji Trwałego Rozwoju przy ONZ. Uważam to za duży nasz sukces i pozytywną ocenę naszych działań w dziedzinie ochrony środowiska.

Kolejną sprawą jest rozsypywanie się zabytków kultury narodowej. Jest to fakt. Pan senator wspominał o Krakowie. Mamy nadzieję, że zain-

stalowane urządzenie do odsiarczania spalin w elektrowni w Skawinie, które lada dzień zostanie uruchomione, spowoduje zmniejszenie ilości dwutlenku siarki nad Krakowem o 8 000 ton. Takie są przewidywania. Inwestycja ta uległa pewnemu opóźnieniu, ale wkrótce przyjeżdżają Amerykanie, od których kupiliśmy technologię i w przyszłym tygodniu będziemy prowadzili rozmowy na ten temat. Mam nadzieję, że wkrótce wszystko ruszy i częściowo rozwiążemy ten problem. To tyle, jeśli idzie o Kraków.

Polityka energetyczna państwa. Mówił pan senator wiele o energetyce, o tym, że niewiele się w tej dziedzinie dzieje, że ta energetyka jest taka, a nie inna. Od siebie dodam, że na przykład w Anglii większość spalane go przez elektrownie węgla to węgiel wzbogacony. W Polsce mamy to szczęście, że siarka w naszym węglu ma charakter nie organiczny, ale mineralny i daje się ją w sposób stosunkowo nieskomplikowany usunąć. Posiadamy też odpowiednią technologię. W tej chwili cztery kopalnie wzbogacają węgiel, następne będą go wzbogacały wkrótce. Sytuacja wygląda w ten sposób, że wiele zakładów chce budować tylko instalacje mokrego odsiarczania, która jest wspaniała, tylko trzydziestokrotnie droższa od instalacji do odsiarczania suchego. Środki, które mamy, musimy podzielić sprawiedliwie, żeby efekt był jak najlepszy. Musimy obliczyć, czy spalając węgiel wzbogacony i stosując instalację suchego lub półsuchego odsiarczania, zmieścimy się w normach obowiązujących w EWG, czy nie. W wielu przypadkach decyzje zostały już podjęte i musimy to uszanować, bo straty z ich anulowania mogłyby być bardzo duże. Zmierzamy natomiast ku temu, aby energetyka spalała węgiel wzbogacony. Żeby były instalacje na wszystkich kotłach z wyjątkiem tych, które mają 30–40 lat... Bo są takie kotły, w których nie opłaca się w tej chwili wprowadzać jakichkolwiek instalacji do odsiarczania spalin, takie powinny być wyłączone z eksploatacji.

Wczoraj był dosyć ciekawy dzień dla energetyki polskiej. Podpisane zostało porozumienie o sfinansowaniu modernizacji elektrowni Turów. Schodzimy tam z 2000 megawat do 1200 megawat. Myślę, że z trzech państw: Polski, Niemiec i Czech, poszliśmy najdalej. W tej chwili widzimy, w którym momencie, gdzie w tak zwanym czarnym trójkącie znajduje się nasza energetyka. W tej chwili wojewodowie uważają, że nie jest to już „czarny trójkąt”, ale „szary trójkąt”. Mamy nadzieję, że w wyniku różnych działań międzynarodowych stanie się on niedługo czymś w rodzaju „zielonego trójkąta”.

Powołaliśmy agencję poszanowania energii, która dopiero rozwija swoją działalność. Gdybyśmy wszystkie żarówki, które tu też tak pięknie świecą, wymienili na żarówki energooszczędne to, jak wyliczono, można by zaoszczędzić 660

(minister S. Żelichowski)

megawatów w skali kraju; o tyle mniejsze byłoby na przykład spalanie węgla.

Państwo senatorowie mówili bardzo dużo o oszczędności wody. Polska w tej chwili ma na jednego mieszkańca zasoby porównywalne z Egiptem. Ale zwróćmy uwagę, że wodociągi podają 2500 hektolitrow wody rocznie, na cele bytowe idzie 1500, na cele przemysłu 300, a aż 600 hektolitrow ginie wskutek nieszczelnych połączeń i nie widać, by ktoś interesował się ich naprawą. Gdyby każda rodzina, w ramach środków, które są przeznaczone na remonty, zafundowała sobie wodomierz, ludzie odpowiadający za podaż wody w naturalny sposób zmuszeni byłiby do podjęcia odpowiednich kroków. Dzisiaj woda się leje. Próbuje się poprzez Agencję Poszanowania Energii podejmować pewne działania. Liczymy, że pod koniec roku – może nie pod koniec, bo zostały jeszcze niecałe dwa miesiące – powiedzmy, do końca pierwszego kwartału agencja będzie mogła dysponować środkami w granicach 1 biliona złotych. Będzie można za nie rozpocząć jakąś sensowną działalność. Obecnie skupiono się na zorganizowaniu wszystkiego. Dodam jeszcze, że w tym roku uzyskaliśmy, na dziewięćdziesiąt kilka procent, z funduszu globalnego GEP 25 milionów dolarów na przestawienie 46 kotłowni z opalania węglem na gaz. Chodzi o to, żeby ograniczyć niską emisję.

Rozmawiałem z panem premierem Kołodko. Wierzę, że w niedługim czasie wzbogacony węgiel, który może być spalany w paleniskach domowych, będzie dostarczany szczególnie na teren „zielonych płuc Polski”. Z monitoringu środowiska wynika, że zimą wskutek niskiej emisji skażenie w Białostockiem jest takie, jak na Śląsku. Trzeba próbować rozwiązywać ten problem również w taki sposób. I tu nasze działania są bardzo zaawansowane. Mówiliście państwo, że minister ochrony środowiska nie ma wpływu na to, jakie ceny zostaną ustalone. Chcę przypomnieć, że w tej chwili minister jest członkiem KERM i należy do niego jeden z głosów, siła argumentu przeważa, nie argument siły. Mamy wpływ na to, co się dzieje. Benzyna bezołowiowa jest obecnie tańsza chyba o 500 złotych od benzyny ołowiowej. Mamy zapewnienie pana wicepremiera – nie można było tego od razu zrobić – że przy każdej regulacji cen ta różnica będzie się zwiększała. Chodzi o to, żebyśmy spalali te paliwa, które są bardziej ekologiczne.

(Senator Adam Woś: O połowę tańsza.)

(Senator Piotr Andrzejewski: Za mało.)

Za mało? Tak duże zróżnicowanie tych cen, byłoby idealnym, ale to nie jest takie proste.

Ja też nie podzielam zdania, że brakuje w rządzie koordynacji polityki ekologicznej państwa, zwrócił na to uwagę pan marszałek. Dzisiejsze

przybycie do parlamentu ministra transportu, ministra przemysłu, ministra finansów – przepraszam, że wszystkich ministrów nie wymienię, bo za długo by to trwało – świadczy o zainteresowaniu w całym rządzie problemami ekologii. Widać więc, że jednak ta koordynacja istnieje. Gdyby jej nie było, to musiałbym w tej chwili złożyć dymisję.

Były pytania dotyczące odpadów. Jest to problem, który wymaga rozwiązania rzeczywiście w skali kraju. Produkujemy rocznie 8 milionów ton niebezpiecznych odpadów. Musimy wrócić do tego zagadnienia. Jest wiele koncepcji dotyczących tego problemu. Komisja ocen oddziaływania na środowisko zajmuje się zgłoszonymi koncepcjami. W niedługim czasie rozpoczniemy szeroką dyskusję, podejmowanie decyzji, ponieważ obecnie wszystkie samorzady uważają tę sprawę za ważną – pod warunkiem, że nie będzie to bezpośrednio ich problem. Nasze społeczeństwo jest uświadamione, ale trzeba mu przybliżyć problem tych zagrożeń. Pokazać, jakie są plusy, jakie minusy. Myślę, że decyzje, które zostaną podjęte, będą właściwe.

Całkowicie popieram wniosek, który tu został zgłoszony, chodzi o debatę nad kodyfikacją prawa na płaszczyźnie krajowej. Pracujemy nad tym, jak zharmonizować prawo ze strukturami europejskimi. W końcowej fazie znajduje się zainicjowane przez resort tłumaczenie wszystkich przepisów dotyczących ochrony środowiska, obowiązujących w Unii Europejskiej. To nam da większą szansę poruszania się w tym prawie, które w strukturach europejskich jest bardzo szczegółowe.

Jeden z panów senatorów mówił, że w Zwierzyńcu należałoby kształcić techników leśnych z ukierunkowaniem na ochronę środowiska. Dodam, że uzyskaliśmy w tej chwili sporą pomoc, około 12 milionów dolarów, na stworzenie systemu ochrony części naszych lasów zagospodarowanych sposobem tradycyjnym. Dotyczy to 7 rejonów w skali kraju, a w sumie 5% powierzchni Polski. W niedługim czasie poddamy to również pod obrady Komisji Ochrony Środowiska i sejmowej, i senackiej. Liczymy na zrozumienie dla tej sprawy. Chodzi o to, że mamy jeszcze w kraju wiele cennych fragmentów ojczyściej przyrody, trzeba je przekazać przyszłym pokoleniom. Nie zawsze bierna ochrona przyrody stosowana w parkach narodowych spełnia cele, do których została powołana. Zwykle bywa tak, że wypada sosna, wypada dąb, wchodzą rośliny takie jak grab, lipa, leszczyna. I obawiamy się, że za 100 lat resztki dębów wypadną i przekazemy coś, co będzie dalekie od tego, czym Puszcza Białowieńska była w przeszłości.

Chcemy, aby najpiękniejsze obszary Polski – mówię z dużym uproszczeniem – były przekazane przyszłym pokoleniom w takim stanie, o jakim

(minister S. Żelichowski)

czytamy w literaturze i innych przekazach. Mamy wystarczającą wiedzę, aby iść w tym kierunku. Zamierzamy szkolić leśników, będzie wymagało to olbrzymiej pracy. Chodzi o to, by trochę inaczej patrzyli na przyrodę, chociaż to, że mamy jeszcze piękne tereny, które możemy chronić, jest na pewno efektem ich pracy. I za to wszystkim leśnikom należą się słowa uznania.

Wiele spraw, które były tu poruszane, dotyczyło gospodarki wodnej. Mam nadzieję, że rozwiąże je prawo wodne, które w niedługim czasie stanie się treścią obrad Wysokiej Izby. Proponujemy trochę inne od dotychczasowych rozwiązania. Myślę, że wyjdą one naprzeciw trendom ogólnoeuropejskim. I bardzo mocno wierzymy, że woda nie stanie się elementem ograniczającym rozwój naszego kraju. Obecnie występuje u nas proces stepowienia, bo zasoby wodne są takie, jakie są. Od 80 lat zmniejsza się ilość opadów. Odpływ jest coraz większy. W którymś momencie zagrozi nam brak wody pitnej. Sytuację dodatkowo komplikuje fakt, że w naszych górach, zajmujących około 10% powierzchni, znajduje się 90% zasobów wodnych kraju. A wypalanie lasów w górach powoduje olbrzymie problemy związane z gospodarką wodną. Także w tym zakresie jest przygotowany program dotyczący ratowania gospodarki wodnej. Chcemy wprowadzić to, o czym panowie senatorowie mówili – w pierwszej kolejności chcemy zalesiać te tereny, gdzie są zbiorniki wody podziemnej. Tam, gdzie są miasta, to jest niemożliwe. Niestety nie stać nas, aby jednorazowo zalesić 70 000 czy 700 000 hektarów, tak jak jest to w planach dotyczących zwiększenia leśności kraju. W pierwszej kolejności są jednak te tereny, które chronią zbiorniki podwodne, bo Polska jest bardzo uboga w wodę.

Pytanie, chyba pana senatora Szwondera, dotyczyło wojsk Federacji Rosyjskiej. Dodam tylko, że 56 bilionów złotych będzie kosztowało przywrócenie względnej równowagi po wojskach Federacji Rosyjskiej. Pilnie potrzeba 2 biliony złotych na zabezpieczenie ujęć wodnych. W tym roku przekazaliśmy na te cele z narodowego funduszu 90 miliardów złotych.

Mamy informacje, iż NATO bardzo mocno zastanawia się, czy nie pomóc Polsce w tym zakresie. Wiadomo bowiem, jakie problemy zastaliśmy. Kilka dni temu gościłem ministra ochrony środowiska Stanów Zjednoczonych, który potwierdzał, że na forum NATO już dwukrotnie była prowadzona taka dyskusja. Być może, jakimiś sposobami uda się te środki trochę zwiększyć. Obecnie 56 bilionów złotych jest kwotą olbrzymią, na którą nas nie stać.

Pan senator Kochanowski mówił, że zbyt mały jest wpływ wojewodów na funkcjonowanie fun-

duszy wojewódzkich i gminnych. Chcemy przeprowadzić dokładną analizę po roku ich działalności. Przekażemy ją również Wysokiej Izbie. Jeżeli chodzi o fundusze wojewódzkie, to w kraju mamy pięć gmin, które mają bardzo wysokie fundusze i nie wiedzą już, na co wydać pieniądze. Tłumaczono mi nawet ostatnio, że zalewają drogę asfaltem z gminnego funduszu, co jest wyjątkowo proekologicznym działaniem, dlatego że po wyboistej drodze samochód jedzie i więcej smrodzi, a po takiej to tylko „bzyk” i mniej smrodzi. Temu zagadnieniu warto się przyjrzeć i w niedługim czasie przedstawimy taką analizę.

Każdy wojewoda, który jest przedstawicielem rządu w terenie, ma realizować politykę ekologiczną państwa. Tych koncepcji polityki nie może być 49, 50 czy ileś tam, ma być jedna polityka, o różnych akcentach rozłożonych na województwa. Tę strategię realizacji polityki do 2000 r. opracowaliśmy również po szczegółowej analizie wniosków napływających z poszczególnych województw, niezależnie od naszych zobowiązań międzynarodowych. I sądzę, że każdy wojewoda ma wpływ na to, jak funkcjonuje rada wojewódzkiego funduszu. Bardzo często bywa jednak, że wojewoda powołuje radę, a za kilka dni dzwoni i mówi: „Panie Ministrze, rada nie spełnia tego, co ja bym chciał, żeby spełniała”. Tej klasy polityk musi tak działać, żeby realizować jedną politykę, nie może dopuścić, żeby było wiele różnych koncepcji. Narodowy fundusz realizuje politykę ministra ochrony środowiska i wierzę, że tak zawsze będzie. To samo powinno dotyczyć realizacji działań, które są częścią składową polityki państwa.

Likwidacja dzikich wysypisk i wylewisk to bardzo złożony problem. Obserwowałem teraz sprzątanie świata i pocieszające jest to, że młodzież tak mocno się w nie zaangażowała, w przeciwieństwie do starszego pokolenia. Budzi to pewien optymizm. Stosujemy już różne, nawet niekonwencjonalne metody. Dodam jeszcze, że w tym roku w marcu kościół katolicki opracował „Ekologiczny rachunek sumienia”, który wydany został w nakładzie 2,5 miliona egzemplarzy. Są tam wymienione grzechy główne, związane ze skażeniem środowiska. Uważam, że to jest bardzo dobre. Poparliśmy to również dlatego, że próbujemy zmieniać świadomość różnymi metodami, wzbudzać refleksje. Niekiedy problemy wynikają przecież z totalnej nieświadomości, warto o tym mówić.

Sprawa opłat. Nie chciałbym już jej rozwijać, bo w niedługim czasie przedłożymy ją Wysokiej Izbie pod obrady, ale zgadzamy się z tym, co mówił pan senator. Chcemy zaproponować – mówię w dużym uproszczeniu o nowelizacji ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska – taki system, żeby każdy mógł sam określić wysokość opłaty ekologicznej, a nasze służby będą tylko

(minister S. Żelichowski)

sprawdzały, jak to jest realizowane. Jeżeli nie będzie wpłaty, będziemy to traktowali jako nieściągnięte należności podatkowe z wszelkimi konsekwencjami. Dzisiaj wnoszą opłaty ekologiczne tylko 13 000 podmiotów gospodarczych, reszta gospodarki, zwłaszcza sprywatyzowanej, nie płaci. Chcemy objąć opłatą wszystkich, co da szansę na te 210–218 bilionów złotych, o których mówimy. Sytuacja jest dziś co najmniej nierówna. Część podmiotów płaci, część nie płaci.

Któryś z panów senatorów mówił, żeby opłaty ekologiczne rozłożyć na raty. Rzeczywiście, chcemy, aby zaległe opłaty wraz z odsetkami, które narosły nie z winy zakładu pracy, rozłożyć na raty, ale tylko pod warunkiem, że raty bieżące będą płacone systematycznie. Jeżeli raty bieżące nie będą płacone, to wszystko jest nieaktualne. Chcemy być bardziej elastyczni, ale jednocześnie nie można pozwalać, żeby zakład nie zapłacił i mówił, że nic się takiego nie dzieje. Jeżeli nie zapłacił, to oszukał skarb państwa, ponieważ w kosztach działalności wpisał te opłaty, sprzedał produkt, podając, że takie koszty poniósł, a faktycznie tak nie było. I to zmienia w ogóle charakter sprawy.

Pan senator Ceberek mówił o spustoszeniu lasów. Rzeczywiście, Najwyższa Izba Kontroli podaje, że około 15 000 hektarów lasów zostało totalnie zniszczonych, a 45 000 hektarów lasów prywatnych zostało zdewastowanych w takim stopniu, że w zasadzie powinno się je wyciąć i odnowić, bo i tak jest za mało drzew. Wynika to z faktu, że wprowadziliśmy ustawę, zapominając wprowadzić przepisy karne. W tym czasie akurat nie byłem posłem, ale nie chcę przez to powiedzieć, że mam czyste sumienie, bo nikt nie może mieć czystego sumienia. To przeszło i przez Senat, i przez Sejm – czasami warto się uderzyć we własne piersi.

Tym bardziej cieszę się, że pomysły, powstałe i w Sejmie, i w Senacie, dotyczące prawa łowieckiego, nie ujrzały światła dziennego, bo dzisiaj mielibyśmy podobną sytuację. Jeżeli zwierzyna byłaby własnością właściciela gruntów, wiadomo, jak to by się skończyło. Nie trzeba tu wielkiej filozofii.

Przeszła przez pierwsze czytanie w parlamencie nowelizacja kodeksu wykroczeń. Myślę, że w niedługim czasie stanie się ona prawem. Spróbujemy zatrzymać proces, który toczy się w tak zastraszającym tempie. To się wiązało z faktem, że na zachodzie Europy był olbrzymi popyt na kółki do przywiązywania winogron i jeszcze trzy lata temu za żerdkę o długości 2,5 metra braliśmy 1 dolara i 10 centów. Przy olbrzymiej podaży drewna z lasów chłopskich, cena spadła do 40 centów. Można policzyć, jakie straty ponieśliśmy w gospodarce, nie mówiąc już o stratach przyrodniczych, wskutek wprowadzenia takiego

a nie innego prawa. Czasami, szczególnie w sprawach ochrony środowiska, piętnaście razy warto się zastanowić, kiedy się coś wprowadza, zanim się to zrobi, bo efekty mogą być bardzo trudne do przewidzenia.

Pan senator Graboś mówił o spalinach. Chcę podać, że wprowadzamy obowiązek pierwszej rejestracji pojazdów z katalizatorami od 1 lipca 1995 r. Chcemy w niedługim czasie, może od 1 stycznia, zakupić dla policji i straży granicznej takie analizatory spalin, żeby zapanować nad całym ruchem pojazdów, który odbywa się przez Polskę na wschód, żeby można było zatrzymać na granicy kupione stare samochody i albo włądować w trakcję kolejową, przewieźć i na miejscu niech sobie odbiorą, albo wyremontować w Niemczech, jeżeli kupione są w Niemczech, a potem dopiero wjechać z taką ilością wydalanych spalin, która jest do przyjęcia na terytorium Polski. W tym kierunku idziemy. W tym roku przekazaliśmy określone środki na modernizację naszych dwóch największych rafinerii, w Gdańsku i Płocku. Produkuje już paliwo z taką ilością siarki, jaka obowiązuje w Europie. Myślę, że w tej chwili bardzo mocno zwarły się również rafinerie z południa Polski. Jest dosyć dobre nastawienie na skupowanie zużytych olejów. W Jedliczach prowadzona jest modernizacja rafinerii, chcemy zacząć się również zużytymi oponami.

Minister transportu twierdzi, że w niedługim czasie wyprodukuje silnik diesla, który będzie miał inny sposób spalania. Nie będzie tego, czego doświadczamy dziś podczas jazdy w naszych miejskich czerwonych autobusach, że czujemy się jak w komorze gazowej. Wierzę panu ministrowi transportu, że to stanie się faktem i w niedługim czasie taki silnik, wspólnie z ministrem przemysłu, wyprodukuje.

Pan senator Chelkowski mówił o problemach Śląska. Już nie chciałbym do tego wracać. Dodam, że rozumiejąc je, dorzuciłem dodatkowy bilion dla tego rejonu, i dziś jest tak, że to ja Śląsk proszę, żeby dali szansę, złożyli wnioski. Niestety, nie zawsze te wnioski wpływają, ale środki dla Śląska mamy. To wynika z różnych względów. Część zakładów jest w tak trudnej sytuacji gospodarczej, że nie ma gwarancji kredytowych. Część wzięła kredyty, część w inny sposób podchodzi do tego zagadnienia. Tak czy inaczej środki dla Śląska mamy. Na same lasy tego regionu przekazaliśmy 350 miliardów złotych, również na to, co się spaliło w pożarze w Kuźni Raciborskiej czy innych miejscowościach. Myślę, że w niedługim czasie uda nam się odnowić te tereny, z tym że nastąpiło tam zabagnienie terenu i potworne zachwaszczenie. Bardzo łatwo przyrodę zniszczyć, ale jej odnowienie to niełatwy proces, który trwa bardzo długo.

Dodam, że Śląsk jest jednym z większych dłużników, jeżeli chodzi o narodowy fundusz. To

(minister S. Żelichowski)

mówię już tak dla zasady, ponieważ przekazujemy określone środki, ale ze Śląska dosyć trudno jest je potem wydobyć. Myślę, że tymi metodami, o których mówiłem, a które zaproponujemy Wysockiej Izbie przy nowelizacji ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska, zmusimy wszystkich do płacenia. Nie będzie równych i równiejszych, wszyscy będą płacili opłaty ekologiczne, bo taki jest wymóg czasów.

Mówiono o łączeniu planów ochrony przyrody z planowaniem przestrzennym. Podzielał ten pogląd. Sam mówiłem o owych 5%. Chcemy wpisać w strategię planowania przestrzennego tereny ochronne, które już są. W tym roku otrzymaliśmy środki na utworzenie jednego parku narodowego, łącznie z etatami. Będzie to prawdopodobnie Park Magurski. Za kilka dni podejmiemy decyzję, ponieważ są co najmniej cztery obszary, na których w niedługim czasie mogą zostać utworzone parki. Rozważamy tereny Mazur, Borów Tucholskich, Magury, ale najbardziej zaawansowane są prace dotyczące Parku Magurskiego, bo tam w tej chwili nie ma złego nastawienia społecznego. Myślę, że to on właśnie powstanie. Rzeczywiście, trzeba to jednak wkomponować w planowanie przestrzenne, w całe planowanie dotyczące ochrony środowiska. Doceniam to zagadnienie. Chcę powiedzieć, że w moim przekonaniu jeden z lepszych planistów, zajmujący się również ekologią, został szefem komisji oceniającej oddziaływanie na środowisko. Mam na myśli profesora Kołodziejskiego. Wierzę, że pan profesor, analizując rurociągi, gazociągi i autostrady, będzie trzymał rękę na pulsie i nie dopuści do sytuacji, jaka jest na przykład w Kanadzie, gdzie parki narodowe zostały poprzecinane na pół autostradami i teraz nie wiadomo, jak z tego wybrnąć. Błędów, które popełnili inni, nie powinniśmy popełniać my.

Pani senator Janowska mówiła o Francuzach. Nie chcę wracać do tego zagadnienia. My, Polacy, mamy już taką naturę słowiańską, że jeśli tylko przyjechał ktoś eleganckim samochodem, to pokazaliśmy mu wszystkie nasze błędy. A on później będzie uderzał w nasze słabe punkty. Mieliśmy już takie decyzje odnośnie do oczyszczalni ścieków w Świnoujściu. Dwóch premierów podjęło decyzję o zbudowaniu wspólnej oczyszczalni. Jeżeli to jest inicjatywa oddolna, to bardzo łatwo ją zorganizować. Jeżeli inicjatywa jest odgórna, będzie to potwornie trudne. Mieliśmy kilka miesięcy temu przykład, władze Świnoujścia powiedziały: jak sobie ministrowie chcą, niech sobie budują, a my, proszę bardzo, 12 miliardów złotych za hektar gruntu pod oczyszczalnię wyliczono, to jeżeli minister chce, niech tyle zapłaci i my przekazemy. A jeżeli nie, to nie. Dopiero jak usiłowaliśmy te środki przekazać na Gubin-Guben, to się zarząd miasta szybko

zebrał. Dostali środki, podpisali umowy i budują wspólną oczyszczalnię ścieków z Niemcami. Często sprawy przybierają taki właśnie obrót.

Musimy dziś skoordynować naszą politykę zagraniczną. Mieliśmy takie przypadki do niedawna, że Naczelna Organizacja Techniczna z Wrocławia prowadziła politykę zagraniczną Polski, ponieważ podpisywała jakieś uzgodnienia, nie mając do tego żadnych uprawnień. Na szczęście wykryliśmy to i zlikwidowaliśmy. Powołany został przeto taki zespół międzyresortowy, który ma skoordynować naszą politykę przygraniczną. Nigdzie nie jest możliwe inwestowanie w tak bezpośredni sposób, jak się to robi u nas. Mam nawet na piśmie wniosek jednej z gmin, nie chcę mówić której, z prośbą o wyrażenie zgody na przejście Bundeswhery na polską stronę, żeby zbudowała most. Czyli są i takie pomysły. Musi to zostać skoordynowane, nie może być tak, jak się dzieje.

Będziemy starali się przyjrzeć sprawie działań Francuzów. Tak to jest. W gospodarce nie ma sentymentów, każdy stawia jak najwyższe warunki, a problem polega na tym, żeby strona polska nie była tą „przepadłą”. Wszystkie decyzje w tej sprawie zostały podjęte przez samorzady w Łodzi, a jeżeli tak, to trzeba je będzie z tego rozliczyć. Minister ochrony środowiska, zasobów naturalnych i leśnictwa nie posiada wszystkich danych, ale wysłaliśmy już komisję, która przyjrzała się temu na miejscu. Rozmawialiśmy też z panami z Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju i uznaliśmy wspólnie, że musimy być bardziej elastyczni. Myślę, że w niedługim czasie sprawa ta zostanie rozwiązana, bo oczyszczalnia jest bardzo istotna dla Neru i dla wielu innych spraw. Bez tego trudno rozpoczynać inne działania. Jeżeli natomiast chodzi o Ner, to w tej sprawie spotykamy się systematycznie. Pan minister Błaszczak też nad tym pracuje. Nie wiem, jakie są efekty, ale co kilka dni spotyka się z samorządami. Spróbujemy rozwiązać również ten problem.

Przepraszam, może coś pominąłem, ale było tyle spraw, Panie Marszałku.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Ministrze. Proszę chwilę zostać. Pani Janowska, potem pan senator. Pomóżcie mi, żebym nie pomylił kolejności.

### **Senator Zdzisława Janowska:**

Panie Ministrze, nie wiem, czy dobrze się zrozumieliśmy. W końcu nie wiem, czy pan jest za Francuzami, czy nie. (*Wesołość na sali*). Przepraszam, jest tu lobby parlamentarne senatorów i posłów Ziemi Konińskiej, Sieradzkiej, Piotrkowskiej i Łódzkiej, walczące z nieuczciwością w naszym kraju. Jeśli chodzi o grupową oczyszczalnię ścieków, to starałam się panu ministrowi



(senator Z. Janowska)

skrótowo przedstawić, na czym ta sprawa polega. Jeszcze nie powiedziałam jednej, najważniejszej rzeczy. We Francji nigdy nie zostalibyśmy do czegoś takiego dopuszczeni, ponieważ istnieje tam prawo zabraniające oddawania wody w czyjekolwiek ręce. Jest to sprawa wyłącznie Francji, Francuzów i gminy francuskiej. A tu Francuzi elegancko wyjechali za granicę. Nie mówiąc o tym, że 50% ich gospodarki nie jest właściwie prowadzone. Niemniej jednak ruszyli z ekspansją, co się im w poszczególnych miastach udaje. Już trzy lata – ja osobiście walczę co najmniej dwa – mocno się temu przeciwstawiamy.

Pan był łaskaw powiedzieć, że trzeba by tu rozważyć interesy banku europejskiego. On jest nam niepotrzebny, z ekspertyzy wyraźnie wynika, że tak duży kredyt jest w ogóle niepotrzebny. Nas stać na to, pieniądze od państwa są, narodowy fundusz egzystuje wspaniale – mamy dowody, że w 1993 r. w stosunku do 1992 r. dochody wzrosły o 55% – mamy pieniądze z wojewódzkiego funduszu, mamy wreszcie wspaniałą firmę w Łodzi – Zakład Wodociągów i Kanalizacji, który daje pieniądze. Nam potrzeba tylko 15% kredytu, nie mówiąc o tym, że w ogóle niepotrzebna jest nam technologia francuska, która, co udowadniałam, nie ma nic wspólnego z nowoczesnością.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Pani Senator, proszę zadawać panu ministrowi pytanie, bo pani rozpoczęła debatę...

(Senator Zdzisława Janowska: Przepraszam bardzo, ale po prostu nie zrozumiałam, czy pan będzie z nami.)

(Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski: Czy mam odpowiadać na wszystkie pytania razem, czy pojedynczo?)

Bardzo proszę odpowiadać pojedynczo.

#### **Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski:**

Pani Senator, trudno mi powiedzieć, czy jestem za Francuzami, czy przeciw nim, bo muszę to sprawdzić.

(Senator Zdzisława Janowska: To jest sprawzone.)

Chcę przypomnieć, że firmę, którą pani wymieniła, wysłaliśmy z resortu po to, by zobaczyła, na jakich zasadach to wszystko funkcjonuje. Firma ta przesłała wyniki, jakie pani podaje, ale decyzji nie będzie podejmował minister ochrony środowiska, lecz władze miejscowe. My zaś mamy taki argument, że jak to będą mądre decyzje, to je wesprzemy funduszami, o których pani mówi, że środków

narodowego funduszu. Jeżeli to będą inne decyzje, to takich inwestycji nie będziemy wspierali.

Było już w Polsce takie wydarzenie, że do miasta przyjechał Szwed i zrobił za 20 miliardów złotych projekt oczyszczalni, który był wart miliard. Nie daliśmy temu miastu wsparcia, bo jeżeli nie potrafi własnych środków uczciwie wykorzystać, to nie możemy powierzać mu środków z narodowego funduszu.

Decyzji nie podejmie minister ochrony środowiska, gdyż powinna być ona podjęta na miejscu. Będziemy ją bardzo dokładnie analizowali. Mamy już tak dużo danych, że podejmiemy właściwe decyzje. Nie mogę natomiast oceniać, bo za mało mam informacji, czy technologia, jaką Francuzi zaproponowali, jest nowoczesna, czy nie. Trzeba się temu przyjrzeć.

(Senator Zdzisława Janowska: Ani technologia, ani pieniądze.)

Wierzę pani senator na słowo.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę, pan senator Frączek.

#### **Senator Józef Frączek:**

Panie Ministrze, mam do pana dwa pytania.

Pierwsze: czy pan minister bierze udział w ustalaniu polityki cenowej względem poszczególnych nośników energii? Chodzi mi o relacje między cenami gazu, zasiarzonego węgla i energii elektrycznej.

Drugie: zgadzam się z panem co do nowatorskich rozwiązań stosowanych w elektrowni „Opole”, zgadzam się również, że w skali kraju mamy do czynienia ze spadkiem emisji dwutlenku siarki o 15%, ale czy pan minister zgadza się ze mną, że tylko analiza zależności pomiędzy emisją dwutlenku siarki a wielkością produkcji energii elektrycznej w poszczególnych latach odpowie na pytanie, czy ten 15% spadek to wynik recesji, czy inwestycji?

Oficjalnie oczekuję takiej odpowiedzi zarówno od pańskiego ministerstwa, jak i od Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Wydaje mi się, że nie można tego dokonać w ciągu godziny, na to potrzeba wielu analiz. Dziękuję.

#### **Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski:**

Może zacznę od drugiego pytania. Panie Senatorze, zapraszam do resortu. Jest już wykonane przez PIOŚ bardzo dokładne opracowanie tego tematu. Pokażemy, jak poszczególne inwestycje, które realizujemy, wpłynęły na ten fakt w skali kraju, w skali poszczególnych zakładów.

To, że dziś 14 zakładów, o których mówiłem, wyłączaliśmy z listy największych trucicieli, to

(minister S. Żelichowski)

wynik między innymi świadomej działalności człowieka. Nie negujemy, że zostało to również spowodowane restrukturyzacją przemysłu. Mówiłem tutaj, że przemysł energooszczędny został zrestrukturyzowany. Jesteśmy panu w stanie udowodnić i wszystkim z państwa, których to interesuje również, jak to rzeczywiście wygląda dzisiaj. Po to przeprowadzamy dziś analizę efektów ekologicznych wszystkich inwestycji podjętych w tym roku, żeby taką analizę przedstawić.

Czy minister ma wpływ na gaz, węgiel zasiarzony i elektryczność. Na pewno miałem wpływ na cenę paliwa bezołowiowego i ołowiowego. Po długich staraniach ustalono 500 złotych różnicy i obiecano, że ta różnica będzie rosła. W tym zakresie mamy szereg wniosków. Wierzę, że zostaną zrealizowane.

Dzisiaj minister ochrony środowiska zupełnie inaczej by to ustawił, aniżeli minister finansów, ale minister finansów odpowiada za szerszy odcinek działalności w kraju i ja go rozumiem. Wybory są bardzo trudne, Panie Senatorze. Jak się patrzy na jeden fragment, na przykład: czy gazu powinno być tyle, a węgla tyle, to pan ma rację, ale jak się zastanowić, skąd wziąć środki na takie czy inne niezbędne cele społeczne, to widać, że minister finansów też ma swoje racje. W każdym razie poprzez Komisję do Spraw Trwałego Rozwoju, poprzez udział w KERM, będziemy mieli coraz większy wpływ na te sprawy.

Bardzo mocno liczę również na wsparcie ze strony Wysokiej Izby, bo nie powinno być opozycji w koalicji. To jest wspólne działanie dla przyszłości pokoleń.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Pytanie pana senatora Okrzesika.

#### **Senator Janusz Okrzesik:**

Panie Ministrze, po pierwsze, co z głównym konserwatorem przyrody?

(Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski: Co z głównym konserwatorem przyrody, tak?)

Tak jest. Po drugie, jakie są plany ministerstwa wobec propozycji objęcia całej Puszczy Białowieskiej ochroną parku narodowego?

Po trzecie, na Słowacji odbywa się ostatnio publiczna dyskusja na temat drogi wodnej Wisła – Dunaj i jednym z argumentów jej zwolenników jest to, że zależy na tym rządowi polskiemu. Czy tak jest rzeczywiście? Czy pan minister mógłby zdementować taką informację lub ją potwierdzić? Jakie są plany rządu polskiego? Czy w ogóle

rząd polski ma jakiegokolwiek plany wobec takich zamierzeń?

I po czwarte, nawiązując do mojej wypowiedzi i do pytania senatora Frączka, chciałbym się jednak dowiedzieć, co minister ochrony środowiska chce zrobić i jakie ma plany, żeby rzeczywiście skoordynować działania rządu? Nie zgadzam się z tym, że są one skoordynowane. Z jednej strony rząd prowadzi politykę preferującą instalowanie ogrzewania gazowego, a z drugiej, polityka cenowa prowadzona przez ten sam rząd, jak mówiłem przy małym wpływie ministra ochrony środowiska, prowadzi do tego, że ludzie i tak palą oponami czy miałem węglowym, nie używając nawet zainstalowanych instalacji gazowych. Co tutaj minister planuje, jakie przedsięwzięcia?

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

#### **Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski:**

Głównym konserwatorem przyrody jest w tej chwili minister ochrony środowiska, zasobów naturalnych i leśnictwa. Uważaliśmy, że to nada większą rangę ochronie przyrody. Jeżeli porównalibyśmy, ile się stworzyło parków krajobrazowych i rezerwatów przyrody w porównaniu z okresem, kiedy był to tylko konserwator przyrody, to nie jest gorzej, ale lepiej.

Szukamy natomiast odpowiedniego kandydata i jeżeli taki się znajdzie, to będzie obsadzony na stanowisku głównego konserwatora przyrody. Ministrowi byłoby łatwiej pracować, gdyby była taka osoba.

(Senator Janusz Okrzesik: Ale to stanowisko jest nie obsadzone?)

Stanowisko jest nie obsadzone, a obowiązki pełni minister ochrony środowiska. Takie obowiązki na ministra nałożył prezes Rady Ministrów.

Teraz Białowieski Park Narodowy. Chcę powiedzieć, że od 1 stycznia na 19 000 hektarów będą wstrzymane zręby zupełne. Tworzymy to, o czym wspominałem. Jednym z elementów ochrony Białowieskiego Parku Narodowego będzie jego przekazanie przyszłym pokoleniom w postaci czynnej, czyli przekazanie puszczy w możliwie nie zmienionym składzie. W pierwszym etapie zostanie objętych taką pełną ochroną 19 000 hektarów. W niedługim czasie przekazemy panu senatorowi pełną informację na ten temat. Następnym, drugim etapem obejmie 28 000 hektarów. W tych 19 000 hektarów będą wyodrębnione ściśle rezerваты przyro-

(minister S. Żelichowski)

dy, na przykład sosny. Reszta będzie w określonej formie, przy czynnej ochronie tego środowiska...

(Senator Janusz Okrzesik: W jakiej formie, Panie Ministrze, parku narodowego czy...)

Nie, będzie to forma ochronna, zaproponowana niejako przez same Lasy Państwowe, ale z dostępnością dla człowieka. I nie będzie tego, co jest aktualnie w parku, że weszła lipa, grab, a zostały pojedyncze dęby, których jest coraz mniej. Chcemy, żeby były to dęby, które mają 240 czy 200 lat, żeby to był fragment puszczy narodowej, a nie jakiegoś zapustu, który tworzy się w parku na coraz większej powierzchni.

Nie neguję potrzeby tego, bo to pokazuje, jak sama przyroda gospodarzy, ale równocześnie chcemy pokazać, że człowiek potrafi przekazać przyszłym pokoleniom coś, co było na tej ziemi. Decyzje o podniesieniu wieku rębności już zapadły. W Puszczy Białowieskiej odbędzie się, nie wiem czy dziś, czy jutro, spotkanie Państwowej Rady Ochrony Przyrody i Rady Ochrony Leśnictwa, i nasza propozycja zostanie poddana krytycznej ocenie. Podejmiemy decyzje na podstawie wypowiedzi naszych najwybitniejszych specjalistów, którzy tam pojadą.

#### **Senator Janusz Okrzesik:**

Panie Ministrze, przepraszam, ale chcę uzupełnić pytanie. Jaką formą ochrony przyrody będzie objęty ten teren, bo nie zrozumiałem tego. Wiem, że wymyślona przez Lasy Państwowe, ale są przecież określone ustawowo formy ochrony przyrody. Jaką formą będzie objęty ten teren?

#### **Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski:**

Panie Senatorze, będzie to nietypowa forma ochrony przyrody i zrobimy stosowne zmiany ustawowe, jeżeli nasi specjaliści uznają, że to, co proponujemy, jest lepszą metodą niż to co, było dotychczas. Podejmę decyzję, gdy będę miał ekspertyzę po dyskusji, która być może odbywa się dziś.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Proszę, pan senator Kurczuk...

(Senator Grzegorz Kurczuk: Przepraszam, ja się nie zgłaszałem.)

Podnosił pan rękę.

Jeszcze jedna odpowiedź na pytanie, przepraszam.

#### **Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski:**

Jeszcze sprawa drogi wodnej. Czy rząd polski naciska, czy nie naciska... Nie znam tej sprawy. Myślę, że mamy tak olbrzymie problemy ze zbiornikami wodnymi, których budowa się wlecze przez wiele lat, z zabezpieczeniem powodziowym kraju, że jest to dla nas w tej chwili ważniejsze niż tego typu działanie. Nie słyszałem, żeby rząd polski naciskał. Sprawdzę i przekażę wiadomość panu senatorowi.

Natomiast co do polityki cenowej, czy minister ochrony środowiska ma na to wpływ, bo tak to pan senator sformułował...

(Senator Janusz Okrzesik: Jakie działania podejmie, żeby to skoordynować?)

Jakie działania podejmie? Szanowni Państwo, zawsze tak bywa, że zwycięża nie argument siły, a siła argumentu. Wierzę, że argumenty ministra ochrony środowiska będą na tyle silne, aby to skoordynować. Tylko dodam, że obecny rząd jest którymś z kolei i poprzednio wcale nie było lepiej. Nie chcę tu wskazywać palcem, ale się chyba rozumiemy...

(Senator Janusz Okrzesik: Ale, Panie Ministrze, to pan teraz jest ministrem.)

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Panie Senatorze, Panie Senatorze!

(Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski: Oczywiście.)

Dziękuję.

Pytanie pana senatora Kurczuka.

#### **Senator Grzegorz Kurczuk:**

Dobrze, zadam tylko jedno pytanie. Miałem zamiar zabrać głos w debacie, ale z powodu dużej liczby wystąpień, nie chcąc się powtarzać, zrezygnowałem. A ponieważ kończy się już piąta godzina naszej debaty... Może zadam tylko jedno, nieco przewrotne pytanie. Otóż, Panie Ministrze, następnym tematem, który dzisiaj Senat będzie rozpatrywał, jest ustawa o płatnych autostradach. Przeglądając materiały związane z tą ustawą, spotkałem się wielokrotnie ze stwierdzeniem, że ich budowa to raczej pewnik i że będzie ona w najbliższym latach jedną z największych ingerencji w środowisko naturalne. Będzie albo może być.

Chciałem pana uprzejmie o coś zapytać, a później przewrotnie zapytam o to samo pana ministra Liberadzkiego i będę chciał skonfrontować odpowiedzi. Czy projekt ustawy o autostradach był konsultowany z pańskim ministerstwem? Zakładam, że w jakimś stopniu na pewno tak, ale chciałbym to usłyszeć.

(senator G. Kurczuk)

I po wtóre, co pan o tym sądzi? Czy podziela pan opinię o niebezpieczeństwie, o którym się mówi i pisze? Zdaję sobie sprawę z tego, iż jest to temat rzeka i można by o tym mówić do rana. Proszę, żeby zechciał pan krótko i zwięźle wyrazić swoje stanowisko, będzie mi to bowiem potrzebne później, przy konfrontacji z tym, co jest w punkcie drugim dzisiejszego porządku dziennego. Dziękuję.

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa  
Stanisław Żelichowski:**

W sprawie autostrad decyzje podjął nie rząd, a parlament. Rząd ma zaś obowiązek w ramach tych decyzji rozpocząć takie działania, które spowodują, że sama inwestycja będzie jak najmniej uciążliwa dla środowiska. Ja podejmowałem takie działania, nie mogłem natomiast dyskutować o słuszności czy niesłuszności decyzji parlamentu, bo ona została podjęta. Dlatego właśnie powołaliśmy, o czym mówiłem przed chwilą, najwybitniejszego czy jednego z najwybitniejszych polskich specjalistów od planowania przestrzennego.

Chcielibyśmy, nie licząc się zresztą specjalnie z kosztami, by te autostrady przebiegały w takim miejscu, aby ich wpływ na piękno krajobrazu czy uciążliwość dla środowiska był jak najmniejszy. Chcemy tworzyć to, o czym wspominał pan senator, chcemy korzystać z doświadczeń, bo te doświadczenia są spore, choćby w sprawie podatku ekologicznego lub paliw. Wszystko po to, by środki, nawet te, które będą na subkoncie narodowego funduszu, mogły służyć trochę lepszemu przystosowaniu autostrady i zmniejszeniu jej uciążliwości dla środowiska. Zajmowaliśmy się takimi sprawami w ramach podjętej decyzji. Moja prywatna opinia pokrywa się ze zdaniem wszystkich ekologów. Z tym, że pan minister Liberadzki zaraz powie...

(Senator Grzegorz Kurczuk: To mnie ciekawi, właśnie konfrontacja.)

...że ekolodzy to są... Gdybym to ja, Żelichowski, miał podejmować decyzję, to byłaby zupełnie taka sama jak ta, która została podjęta.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Pan senator Kochanowski, bardzo proszę.

**Senator Stanisław Kochanowski:**

Panie Ministrze! Wspomniał pan, że do Sejmu został złożony nowy projekt ustawy „Prawo wodne”. Miałem przyjemność oglądać go trzy dni temu; nie wiem, czy był to właśnie ten, w każdym razie chodzi o projekt, który ministerstwo roze-

ślało do wojewodów. W projekcie tym mowa jest o tworzeniu instytucji zarządów dorzeczy. Zgodnie z projektem mają one zarządzać środkami finansowymi, pobieranymi z tytułu opłat za przemysłowe korzystanie z wody. Czy nie obawia się pan, Panie Ministrze, że tworząc tego typu zarządy, które...

(Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski: Nie.)

...będą administracyjnie ponadwojewódzkie, spowoduje pan zdecydowane zmniejszenie wpływu środków do Wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska? A na czym opieram tę wątpliwość? Otóż w województwie elbląskim tylko z tych opłat na konto funduszu ochrony środowiska wpływa 80% wielkości, to jest około 83 miliardy złotych. Czy nie podziela pan, Panie Ministrze, mojej obawy, przedstawionej w tym momencie?

Druga sprawa. Mówiąc w swoim przemówieniu o opłatach przewidzianych w art. 86, sugerowałem tylko, żeby dla podmiotów, które ponoszą ich ciężar, dokonano ewentualnego przesunięcia terminów wnoszenia opłat, jeżeli prowadzą one inwestycje proekologiczne. Dziękuję bardzo.

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnych  
Stanisław Żelichowski:**

Tak, rozumiem. Pierwsza kwestia – „Prawo wodne”. Chcę zaznaczyć, że było ono tworzone przez 7 lat; jest czas, kiedy kończy się dyskusja, a zaczyna podejmowanie decyzji. Przekazaliśmy ustawę do parlamentu. Powołałem w międzyczasie zespoły, które miały zbadać to, o czym mówił pan senator. Sugestie są takie, aby te środki były na subkontach funduszy wojewódzkich, żeby wojewoda mógł decydować, na jakie cele będą przeznaczone. Rozważamy wniesienie autopoprawki w tym zakresie, ale ciągle jeszcze pracują nad tym trzy grupy ekspertów, tak więc trudno mi w tej chwili coś powiedzieć. Bo i czas nas naglił. Gdybyśmy nie zdążyli w określonym terminie i gdyby pod obrady wszedł cały pakiet ustaw dotyczących *Strategii dla Polski* czy spraw budżetowych, to wszystko by się znacznie przedłużyło.

Są na przykład, stworzone parę lat temu, regionalne lub okręgowe zarządy gospodarki wodnej i nikt ich nie zlikwidował. W tej chwili funkcjonują dwie struktury, które wchodzi sobie nawzajem w kompetencje. Trzeba to jak najszybciej uporządkować, będziemy więc prosili o dyskusję na ten temat. Rozumiem, że jak dojdzie do szerszej dyskusji, to wyjdzie na jaw wiele innych słabych punktów. Będziemy starali się być bardziej elastyczni w tym względzie, bo rzeczywiście wątpliwości jest wiele.

Zaraz, bo nie zanotowałem drugiego pytania... Aha, odnośnie do tych...

(minister S. Żelichowski)

(Senator Stanisław Kochanowski: To nie było pytanie, tylko moje wyjaśnienie.)

Tak, rozumiem. No cóż, minister ochrony środowiska często czuje się jak pilot w samolocie, który wiezie samych porywaczy, a każdy z nich chce lecieć gdzie indziej. Ci ze Śląska mówią: panie, gdzie pan daje na elbląskie, dawaj pan na Śląsk. Ci z elbląskiego mówią: gdzie pan tam daje na Śląsk, jemu i tak już nic nie pomoże, ratujcie elbląskie, bo ono jeszcze nie jest tak skażone, jak być powinno. A minister musi znaleźć złoty środek. I tak staramy się działać.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Pan senator Chelkowski.

### **Senator August Chelkowski:**

Panie Ministrze, mam cztery pytania. Jestem często atakowany, i chyba pan minister też, zarówno ze strony Śląska, jak i samorządów. Chodzi o sprawę spalania. Trzeba stwarzać podstawy ekonomiczne do stosowania paliw ekologicznie czystych i to czystszych od węgla, zahamowanie tendencji wzrostowej w spalaniu mułów, które są bardzo brudne. To jest kwestia czysto ekonomiczna, to się opłaca i dlatego spala się muły. Jeżeli nie zrobi się czegoś w tej sprawie, to zanieczyszczenie, jakie mamy obecnie, będzie się ciągle pogłębiało.

Drugie pytanie: jak wygląda ucieplwienie elektrowni? Strach ogarnia, jak się patrzy, ile energii idzie w powietrze, zamiast służyć do ogrzewania. A żeby ogrzać, pali się muły, nie muły, nie wiadomo co. To są miliony ton rocznie, tyle węgla tracimy!

I następna sprawa: opłaty z nośników energii na ochronę środowiska. Od dawna się mówiło, ministerstwo zawsze to mówiło, że nie można wprowadzać opłat z nośników energii, bo ludzie nie wytrzymają i przytaczało inne, podobnie dziwne argumenty. A przecież i tak jest to bardzo dużo z powodu podatków od paliw płynnych; są one bardzo wysokie, szczególnie podatek akcyzowy. Teraz się dowiadujemy – pan minister wspominał coś na ten temat, nie wiem czy dobrze zrozumiałem – że to będzie podatek, który pójdzie na autostrady. Więc jak to w końcu będzie, czy zbieramy więcej na ochronę środowiska, czy na autostrady?

Jeszcze dwie szczegółowe kwestie dotyczące Śląska, a mianowicie, zbiorników wodnych w Dzieńkowicach i Goczałkowicach. Jeden jeszcze nie jest skończony, zaś drugi już tak zanieczyszczony, że właściwie pobieranie z niego wody jest przestępstwem. Kiedy to będzie w końcu załatwione?

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję. Chciałem tylko przypomnieć paniom i panom senatorom, żeby naprawdę zadawali krótkie pytania i nie rozpoczynali dyskusji. Debata się odbyła, można było wszystko powiedzieć. Minister prawie przez godzinę omawiał poruszone kwestie, chciałbym więc, żeby teraz były już tylko konkretne pytania i odpowiedzi.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

### **Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski:**

Spalanie mułów. No cóż, tu musi być element polityki cenowej państwa. Myślę, że być może za kilka dni, kiedy pan premier Kołodko będzie wizytował Śląsk, przekaże parę uwag na ten temat. Nie chciałbym uprzedzać, żeby nie wchodzić w kompetencje pana premiera. W każdym razie dostrzegamy to zagadnienie i przygotowaliśmy odpowiednie propozycje. Jak wspominałem wcześniej, chcemy żeby ze wzbogaconego węgla zdjęta została akcyza, podatki, żeby był on odpowiednio tańszy. Wszystkie zaś gatunki, które są bardziej zasiarczone, brudniejsze, żeby były odpowiednio droższe, by obywatel nie musiał nawet myśleć o ekologii, ale o swoim prywatnym interesie, a jednocześnie by realizował interes nadrzędny, interes państwa. W tym kierunku będziemy zmierzali. Nie jest to sprawa łatwa w Polsce, gdzie mamy takie, a nie inne doświadczenia.

Jeśli chodzi o ogrzewanie z elektrowni, to muszę powiedzieć, że nasze miasta w ogóle wyglądają w czasie zimy jak po wybuchu jądrowym, tak jak go widać na zdjęciach satelitarnych. Okna nieszczelne, mury nieszczelne. Któryś minister budownictwa kazał zmniejszyć o ileś tam centymetrów szerokość pustaka i w tej chwili wiadomo, jakie to ma skutki. Z elektrowniami jest podobnie. Jeżeli minister przemysłu wprowadzi to poprzez ustawę o energetyce, jeżeli to będzie działało na zdrowych zasadach...

(Senator August Chelkowski: Żle zostałem zrozumiany, może wyjaśnię, jeśli pan marszałek pozwoli...)

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Proszę bardzo.

### **Senator August Chelkowski:**

Panie Ministrze, ale ja nie mówiłem, że z elektrowni coś wycieka, tylko że sprawność dobrej elektrowni wynosi 35%, zaś drugie 35% powinno iść na ucieplwienie, a to idzie w powietrze. Dlaczego? Żeby ogrzać, spala się niepotrzebnie miliony ton węgla.

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa  
Stanisław Żelichowski:**

No tak, to jest rozwiązanie techniczne. Każdy, kto zechce produkować tanią energię, będzie musiał ograniczać koszty. Dzisiaj mamy dylemat. Energia produkowana z węgla brunatnego jest duża tańsza niż ta z węgla kamiennego, ale wszystko to idzie w jakimś sensie do wspólnego kotła. Koszt wyprodukowania jednej kilowatogodziny z węgla brunatnego jest znacznie mniejszy niż z węgla kamiennego. Dokładnie o 17%.

Jeszcze powiem o zbiorniku goczalkowickim. W ogóle ze wszystkim zbiornikami mamy olbrzymie problemy i chcemy wziąć kredyt z Banku Światowego. Rozmawiamy z tym bankiem o około 12 miliardach kredytu, które byłyby spłacane gdzieś w granicach 2010 r., na wykończenie tych zbiorników, które rozgrzebaliśmy, których budowa trwa 20 lat. Dziś trudno mi nawet sprawdzić, czy w kosztach zanikowych były jakieś „przekręty”, przepraszam za niewłaściwe słowo, czy ich nie było. To trudno jest sprawdzić. Po prostu rzecz trzeba zakończyć, bo taka jest potrzeba. Przed wojną, w tych samych granicach, mieliśmy pięć tysięcy różnych zbiorników wodnych, dziś mamy ich trzystakilkadziesiąt. To też świadczy o zaopatrzeniu społeczeństwa w wodę, o problemach spowodowanych powodzią wiosennymi i brakiem wody w okresie suszy.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Pan senator Kieszkowski, bardzo proszę.

**Senator Zdzisław Kieszkowski:**

Dziękuję bardzo, Panie Marszałku.

Jedno pytanie, Panie Ministrze. W dalszym ciągu opakowania po środkach ochrony roślin są przez rolników utylizowane w sposób jak kto może, to znaczy zakopywane, wywożone do lasów. Wiem, że na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych pod nadzorem ministerstwa były prowadzone badania nad technologią utylizacji tychże opakowań, ponieważ to nie jest wcale takie proste. Podczas spalania wszystko idzie do atmosfery. Czy są już teraz jakieś osiągnięcia i czy w ogóle są te prace prowadzone, bo problem jest dla ochrony środowiska poważny. Dziękuję bardzo.

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa  
Stanisław Żelichowski:**

Panie Senatorze, w Europie obecnie buduje się 330 spalarni tych niebezpiecznych materiałów. W Polsce nie mamy ani jednej, ponieważ z róż-

nych względów protestują społeczności lokalne. Wszyscy zgadzają się, że spalarnie powinny być, tylko pod warunkiem, że u kolegi, a kolega mówi to samo. Chcemy, w niedługim czasie – pracuje nad tym zespół, który powołałem – przybliżyć społeczeństwu zalety i wady tych technologii. Tak naprawdę to są one dosyć dobre. Spalarnia nie polega na tym, że jest jakiś komin, w którym się pali. Materiały poddaje się tam termicznej obróbce w temperaturze ponad dwóch tysięcy stopni. Problem tkwi w tym, co zrobić z odpadami, które powstają w procesie utylizacji. Ale na świecie jest to już tak opracowane, że w niedługim czasie będziemy musieli tę trudną dyskusję ze społeczeństwem prowadzić. Będę również liczył na wsparcie senatorów, sam bowiem tego nie załatwię. Jak dotąd, gdzie byśmy się nie przymierzali, to społeczeństwo protestuje, zamyka szosy i niczego nie możemy zrobić.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Ministrze. Prosiłbym pana ministra o krótkie odpowiedzi, a panów senatorów o krótkie pytania.

Pan senator Adamiak.

**Senator Jan Adamiak:**

Panie Ministrze, jak dalece zaawansowane są prace nad utworzeniem Mazurskiego Parku Krajobrazowego i kiedy można się spodziewać decyzji?

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa  
Stanisław Żelichowski:**

Rozumiem, że chodzi panu senatorowi o Mazurski Park Narodowy, a nie krajobrazowy.

(*Senator Jan Adamiak:* Tak jest, tak.)

Jeżeli będzie zgoda miejscowej społeczności, to będzie park. Jeżeli nie, to minister na siłę tego nie może zrobić.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Pan senator Chorąży.

**Senator Jerzy Chorąży:**

Panie Ministrze, czy nie ma możliwości czasowego wprowadzenia obowiązku ewidencjonowania wyrębu drzewa, tak żeby to obowiązywało do czasu nowelizacji ustawy o lasach? Wiadomo, że w tym czasie kolejnych kilka tysięcy hektarów lasów na pewno zostanie zniszczonych.

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa  
Stanisław Żelichowski:**

Jest to ustawowe wymaganie, wpisane w nowelizacji ustawy o lasach, która za kilka dni będzie rozpatrywana przez Radę Ministrów. Jeżeli tylko stanie się prawem, to taki obowiązek wprowadzimy. Nie mogę go wprowadzić rozporządzeniem czy zarządzeniem ministra.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Pan senator Andrzejewski.

**Senator Piotr Andrzejewski:**

Panie Ministrze, w związku z rozwiązaniami inwazyjnymi ekologicznie, jak chociażby ta ustawa o budowie dróg, chciałbym wiedzieć, czy istnieje program przyspieszenia realizacji planów ochrony przyrody, które byłyby etapem koniecznym do uwzględnienia we wszystkich inwazjach gospodarczych?

Czy pan nie widzi, w związku ze współdziałaniem z samorządami, potrzeby wzmocnienia pozycji prawnej i interwencyjnej parków krajobrazowych? Jak dotąd, nie mają one osobowości prawnej i nie mają środków oddziaływania ani kontroli ekologicznej. Dyrektorzy tych parków powszechnie postulują, żeby wzmocnić ich pozycję. Jak pan widzi to zagadnienie?

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa  
Stanisław Żelichowski:**

Panie Marszałku, tematy są tak złożone, że jest mi trudno odpowiadać krótko.

Zacznę od drugiego pytania. Jeśli chodzi o parki krajobrazowe, to mieliśmy niedawno spotkanie z dyrektorami, podczas którego wypłynęła ta sprawa. Staramy się, żeby nie było takiej sytuacji, że w jednym województwie w tym samym parku są środki nieproporcjonalne w porównaniu z innym województwem. W tej chwili to koordynujemy i rozważamy...

(*Senator Piotr Andrzejewski:* Chodzi o prawny status, o to, żeby go wzmocnić.)

...możliwość wzmocnienia pozycji dyrektora parku. Pracuje nad tym zespół powołany przy Departamencie Ochrony Przyrody.

Jeżeli natomiast chodzi o samą przyrodę, to mamy zamiar zwiększyć lesistość Polski do 30%,

zalesienie do 700 000 hektarów. Środki mamy na 70 000 hektarów. Jak dotąd nie mamy oznaczonych gruntów przekazanych po byłych pegeerach do zalesień. Obawiam się, że część sadzonek, które do tego celu wyprodukowaliśmy, zostanie zmarnowana, bo niestety, nie przekazano nam, nie oznaczono działek Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa, tych gruntów, które leżą odlegiem. W niedługim czasie będzie na ten temat dyskusja. Być może do czasu akcji wiosennej zostanie to zrobione. Mamy zamiar rzeczywiście dojść do tych 700 000 hektarów, a w najbliższym okresie do 70 000 hektarów, na co środki już są.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Pan senator Lackorzyński, bardzo proszę.  
(*Senator Piotr Andrzejewski:* Jeśli można, Panie Ministrze, to jeszcze pytanie pierwsze.)  
To za chwilę pan zada, Panie Senatorze.

**Senator Piotr Andrzejewski:**

Nie zadam, tylko zadałem, Panie Marszałku. Pan minister odpowiedział, ale chodzi o plany ochrony przyrody, tę całą sieć planów ochrony przyrody, która powinna wyprzedzać ustawy inwazyjne. Czy przewidziane jest takie przyspieszenie, żeby poprzedzić te rozwiązania planami ochrony przyrody?

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa  
Stanisław Żelichowski:**

To jest logiczne i w takim kierunku zmierzamy. Już się nie odnosiłem do tego, bo tak rzeczywiście być powinno.

(*Senator Piotr Andrzejewski:* Taka jest polityka ministerstwa. Dziękuję.)

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Pan senator Lackorzyński.

**Senator Leszek Lackorzyński:**

Panie Marszałku! Panie Ministrze! Jeden z inżynierów przekonywał mnie, że samochody wyposażone w katalizatory spalin są niebezpieczniejsze dla środowiska, szkodliwsze niż te bez katalizatorów, ponieważ katalizatory są powlezione cienką warstwą platyny i w czasie eksploatacji drobiny platyny są emitowane do środowiska naturalnego. Wzbudziło to moją nieufność, bo platyna występuje bardzo rzadko na kuli ziemskiej, jest schowana gdzieś głęboko pod ziemią. Ten inżynier twierdził, że na Zachodzie odchodzi się od katalizatorów spalin i dlatego próbują

(senator L. Lackorzyński)

wcisnąć ten towar do zacofanych krajów, do których my się zaliczamy. Czy to jest prawda, czy nie, Panie Ministrze? Dziękuję.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Proszę, Panie Ministrze.

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa  
Stanisław Żelichowski:**

Nie, nie jest to prawda, Panie Senatorze. Na Zachodzie stosuje się ograniczenie prędkości, ponieważ katalizator może, przy określonych obrotach silnika, powodować, że spalanie będzie inne niż powinno. Dlatego na wielu autostradach obowiązują ograniczenia. Polski patent dotyczy katalizatora innego rodzaju. Nie chcę podawać szczegółów technicznych. W cywilizowanym świecie wszędzie stosuje się katalizatory. I nikt innego sposobu spalania, jak dotąd, nie wynalazł.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Jeszcze jedno pytanie, tak?

**Senator Leszek Lackorzyński:**

Mamy problem z żarówkami, z termometrami. Jak to wygląda? Pan Bóg ukrył jednak tę platynę gdzieś głęboko... Dziękuję bardzo.

**Minister Ochrony Środowiska,  
Zasobów Naturalnych i Leśnictwa  
Stanisław Żelichowski:**

Panie Senatorze, postaram się to sprawdzić i pana poinformuję. Nie jestem chemikiem, nie wiem, czy to jest szkodliwe, czy nie. Przypuszczam, że w nadmiarze wszystko szkodzi. Ale nie wiem, czy to jest w nadmiarze, bo tej platyny są śladowe ilości.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Ministrze. Nie widzę więcej zgłoszeń.

(Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Stanisław Żelichowski: Dziękuję ślicznie.)

Zamykam dyskusję.

Ponieważ w trakcie debaty zgłoszone zostały wnioski, zgodnie z art. 45 ust. 2 Regulaminu Senatu proszę Komisję Inicjatyw i Prac Ustawodawczych oraz Komisję Ochrony Środowiska

o ustosunkowanie się do nich i przygotowanie uzupełnionego projektu uchwały.

Informuję, że głosowanie nad projektem uchwały w sprawie polityki ekologicznej państwa zostanie przeprowadzone po przerwie w obradach i wspólnym posiedzeniu komisji.

Proszę o ogłoszenie komunikatów.

**Senator Sekretarz  
Janusz Okrzesik:**

Wspólne posiedzenie Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych oraz Komisji Ochrony Środowiska w sprawie projektu uchwały o polityce ekologicznej państwa odbędzie się bezpośrednio po ogłoszeniu przerwy w sali nr 217.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Ogłaszam przerwę do godziny 17 minut 30.

(Przerwa w obradach od godziny 15 minut 55 do godziny 17 minut 33)

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

**Przystępujemy do punktu drugiego** porządku dziennego: stanowisko Senatu w sprawie ustawy o autostradach płatnych.

Przypominam, że tekst ustawy zawarty jest w druku nr 150, natomiast sprawozdania komisji w drukach nr 150A, 150B i 150C.

Proszę o zabranie głosu sprawozdawcę Komisji Ochrony Środowiska, pana senatora Janusza Okrzesika.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

**Senator Janusz Okrzesik:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Mam zaszczyt przedstawić stanowisko Komisji Ochrony Środowiska w sprawie ustawy o autostradach płatnych. Na początek kilka słów o kontekście, w jakim trzeba umieścić prace naszej komisji, Komisji Ochrony Środowiska. W Sejmie decyzją większości Komisja Ochrony Środowiska w ogóle nie rozpatrywała projektu ustawy o autostradach płatnych. Również decyzją Sejmu uchwała, która została zgłoszona równoległe do projektu ustawy, uchwała o zharmonizowaniu polityki transportowej z polityką ekologiczną państwa, nie weszła do porządku obrad tego dnia, kiedy Sejm obradował nad ustawą o autostradach. Nie było zatem także dyskusji nad całością polityki transportowej, choć jak nam powiedzieli przedstawiciele resortu transportu, do takiej dyskusji są przygotowani. Ale, niestety, nie doszło do niej wcześniej, zanim zdecydowano o rozwoju systemu transportowego w Polsce, uchwalając ustawę o autostradach płatnych. Wreszcie do tego wszystkiego trzeba



(senator J. Okrzesik)

dolożyć tryb pilny, który nie pozostawiał nam zbyt wiele czasu na rzetelną pracę nad ustawą. W tej sytuacji Komisja Ochrony Środowiska skupiła się w swojej pracy wyłącznie na kwestiach ochrony środowiska, które wcześniej – doszliśmy do wniosku – nie znalazły odpowiednio silnego umocowania w projekcie ustawy, uchwalonym przez Sejm.

Ustawa o autostradach ma oczywiście ogromne znaczenie ekologiczne, wiąże się z ogromnymi zagrożeniami dla środowiska naturalnego, których nikt nie neguje. Są to sprawy wielokrotnie omawiane i od dawna znane, w krajach, gdzie system autostrad funkcjonuje dłużej. Przede wszystkim autostrady powodują przecięcie ekosystemów, często w sposób całkowicie sztuczny. Wpływają na zanieczyszczenie powietrza, bo chociaż jadąc autostradami samochody zmniejszają emisję spalin w porównaniu z jazdą normalnymi drogami, to wiadomo, że budowa autostrad zwiększy liczbę samochodów, czy też będzie miała wpływ na liczbę kilometrów pokonywanych tym środkiem transportu. Na pewno więc trzeba się liczyć ze zwiększeniem zanieczyszczenia powietrza w rejonach tych tras komunikacyjnych. Autostrady zajmą też spore obszary, z których część, siłą rzeczy, z powodu wielkiego zakresu tego przedsięwzięcia znajdzie się na terenach przyległych lub bezpośrednio na terenach objętych ochroną przyrody.

Z dyskusji na posiedzeniu komisji wynikało, że można było zabezpieczyć interesy środowiska przyrodniczego na dwa sposoby: albo przez powrót do rozwiązań ustawy o gospodarce przestrzennej, albo przez „zazielenienie” rozwiązań tej ustawy, którą państwo mają przed sobą. To pierwsze rozwiązanie może byłoby nawet najprostsze i narzucało się samo, w związku z tym, że nie tak dawno rozmawialiśmy przecież w tej izbie nad ustawą o gospodarce, o planowaniu przestrzennym. Było ono jednak bardzo niebezpieczne. I tutaj komisja uwzględniła argumenty ministerstwa transportu, które przekonywało nas, że może to spowodować znaczne opóźnienia we wdrażaniu programu budowy autostrad. Dlatego komisja wybrała drugie wyjście i skupiła swoją pracę na drobnych poprawkach, które mają za zadanie dostatecznie silnie umocować sprawę ochrony środowiska w tej ustawie.

I przechodzę już do kwestii szczegółowych, do przedstawienia poprawek zapisanych w druku nr 150A. Pierwsza z tych poprawek dotyczy art. 20 ustawy, który mówi o udzielaniu wskazań lokalizacyjnych autostrady i opisuje zawartość wniosku. Tam proponujemy dodać nowy ust. 2, który oczywiście zmieni numerację następnych ustępów tego artykułu, w brzmieniu – pozwolę je sobie odczytać – „W wypadku stwierdzenia

w ocenie oddziaływania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko prezes agencji zobowiązany jest do przedstawienia wariantowych rozwiązań minimalizujących ten wpływ”.

Zmiana spowoduje wprowadzenie obowiązku przedstawiania wariantów przed udzieleniem wskazania lokalizacyjnego, co może pozwolić, zdaniem Komisji Ochrony Środowiska, na lepsze uwzględnienie czynników ekologicznych już na tym etapie prac nad autostradą. Muszę tutaj dodać, że rozwiązanie wprowadzające wariantowość znane jest w ustawodawstwie innych krajów, również w prawodawstwie francuskim i włoskim.

Następna nasza poprawka dotyczy art. 49, który mówi o tym, co w szczególności powinna oceniać komisja przetargowa podczas wyboru koncesjonariusza. Proponujemy dodać w tym art. 49 pkt 6 w brzmieniu: „proponowane przez oferenta rozwiązania techniczne i technologiczne minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na środowisko”.

Wprowadzenie tej poprawki spowoduje, że oprócz przygotowania organizacyjnego oferenta lub wskazanych przez niego wykonawców, oprócz zakresu zatrudnienia wykonawców polskich, stosowania materiałów produkcji krajowej komisja przetargowa w szczególności oceniłaby, co ważne, stan przygotowania oferenta do zminimalizowania negatywnego wpływu budowy i eksploatacji autostrady na środowisko. Muszę przyznać, że ministerstwo transportu polemizowało z naszym stanowiskiem, ale Komisja Ochrony Środowiska nie podzieliła obaw ministerstwa, że spowoduje to jakieś wielkie dodatkowe koszty dla oferentów, dlatego że, naszym zdaniem, intencja jest jasna i zapis jest dostatecznie jasny, dostatecznie wyraźny. Nie chodzi tutaj o przedstawianie jakichś wielkich dokładnych materiałów dotyczących konkretnych, szczegółowych rozwiązań, ale raczej o ocenę zdolności i możliwości. Myślę, że jest to jasne, szczególnie w zestawieniu z poprzednimi ustępami art. 49, gdzie również ocenia się zdolności i możliwości oferenta.

Wreszcie trzecia nasza poprawka dotyczy art. 62, gdzie proponujemy dodać w ust. 1 nowy pkt 6, który zmieni również numerację następnych punktów. Brzmi on: „warunki i zakres ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze”. Artykuł 62 określa, co w szczególności powinna zawierać umowa koncesyjna.

Taka nasza poprawka spowoduje, że umowa koncesyjna będzie na przykład zawierać zobowiązania koncesjonariusza nie tylko, co już jest w ustawie, do zabezpieczenia obiektów archeologicznych czy zwolnienia pojazdów wojskowych z opłat za przejazd autostradą, ale również do ograniczania negatywnego wpływu na środowisko. Komisja i tutaj nie podzieliła argumentacji ministerstwa, że te sprawy są już regulowane

(senator J. Okrzesik)

innymi przepisami. Artykuł 62, o którym mowa, zawiera klauzulę: „w szczególności”, co jest dla nas bardzo ważne, dlatego że nadaje pewną dodatkową rangę wymienionym tam wymogom umowy koncesyjnej. Ten artykuł mówi też o innych sprawach, które są regulowane odrębnymi przepisami, a których umieszczenie w przywołanym art. 62 projektodawcy uznali za pożyteczne. My chcemy tę listę uzupełnić o zapis ekologiczny.

Na koniec chciałem zapewnić państwa senatorów, że proponowane przez Komisję Ochrony Środowiska poprawki nie wstrzymują prac nad wdrożeniem programu budowy autostrad, nie zmieniają terminów. Jedyne opóźnienie, które może wystąpić, będzie się wiązało z powrotem ustawy do Sejmu. Ponieważ jednak jest to ustawa, która przyszła do nas w trybie pilnym, więc również w trybie pilnym powinna być rozpatrzona przez Sejm. Wobec tego czynnik czasu staje się nieistotny. Nasze poprawki nie pociągają za sobą dodatkowych obciążeń finansowych budżetu państwa.

Myszę, że dobrze się stało, iż ustawa o autostradach płatnych omawiana jest dzisiaj właśnie po debacie ekologicznej. Mamy szansę, jako Senat, udowodnić, że to o czym mówiliśmy przed południem, to nie były tylko słowa, a nasze osobiste zobowiązania do działań proekologicznych.

I również z tego względu proszę państwa senatorów, także z tych komisji, które nie wniosły własnych uwag, o poparcie propozycji Komisji Ochrony Środowiska. Wiemy, że nasza praca była dość specjalna, patrzyliśmy na tę ustawę pod specyficznym kątem i prosimy o zrozumienie tej specyfiki. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę o zabranie głosu sprawozdawcę Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, pana senatora Piwońskiego. Bardzo proszę, Panie Senatorze.

### **Senator Zbyszko Piwoński:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie!

Także moją powinnością jest zaprezentowanie Wysokiej Izbie stanowiska senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej na temat ustawy, którą omawiał mój przedmówca. Stanowienie tej ustawy jest swego rodzaju wdrażaniem w życie zapisów dokumentu, który zaledwie tydzień temu był przedmiotem naszej całodziennnej debaty. Podkreślam ten fakt, ażeby uświadomić znaczenie, jakie dla nas, dla gospodarki naszego kraju ma właśnie to przedsięwzięcie.

Ustawa o budowie i eksploatacji płatnych autostrad reguluje prawne podstawy nakreślonego

już znacznie wcześniej programu budowy, który w czasie piętnastu lat zakłada wybudowanie ponad 2,5 tysiąca kilometrów autostrad kosztem około 8 miliardów dolarów. To wielkie zadanie, które znaczyć będzie wiele nie tylko dla usprawnienia naszej komunikacji kołowej, ale w sposób znaczący zaowocuje rozwojem wielu dziedzin naszej gospodarki. Właśnie względy ekonomiczne – wbrew oponentom, którzy tłumaczą, że nas dzisiaj na to nie stać – przemawiają na korzyść realizacji tego zamierzenia.

Co bowiem oznacza ten szeroki front inwestycyjny? Przede wszystkim to wzrost potencjału wytwórczego wielu naszych przedsiębiorstw drogowych i budowlanych, preferencje dla nich daje art. 49 pkt 5; rozwój przemysłu materiału budowlanego; wzrost zatrudnienia o dziesiątki, a nawet setki, tysiące ludzi dziś bezrobotnych; przyszłe miejsca pracy w obsłudze tych autostrad; nowoczesną infrastrukturę techniczną, zachęcającą obcy kapitał do inwestowania w Polsce. Wreszcie będą to dodatkowe wpływy do budżetu, które, jak śmiem twierdzić, już w trakcie budowy zrekompensują w znacznym stopniu poniesione przez nasze państwo wydatki na ten cel. Do kategorii korzyści ekonomicznych zaliczyć należy też przyspieszenie o 30%–40% czasu podróży i ograniczenie o około 25% zużycia paliw. I wreszcie, już nie w kategoriach ekonomicznych mierzone efekty, to względy bezpieczeństwa drogowego, którego wzrost na tych drogach fachowcy szacują na około 70%–80%. Czy więc będą to tylko korzyści? Nie, będą też i straty, mówił o tym przed chwilą senator Okrzesik, dotyczą one przede wszystkim środowiska naturalnego – choć i dla niego autostrady są czasami przyjazne – i utrudnień, jakie taka budowa może spowodować dla mieszkańców i gospodarujących tam ludzi.

Pochodzę z województwa zielonogórskiego, które w sposób szczególny jest zainteresowane tym programem inwestycyjnym, ponieważ aż 3, z projektowanych 5 autostrad, przebiegać będą przez teren tego województwa. Stąd oczekiwania, emocje i nadzieje są tam coraz bardziej wyczuwalne, ale nie brak też i obaw. Położenie geograficzne zarówno województwa w stosunku do kraju, jak i kraju do Europy sprawia, że linie tak, a nie inaczej zostały wytyczone, zajmowane na ziemi miejsce wyznaczyło nam taką, a nie inną funkcję w jednoczącej się Europie.

Wysoka Izbo! Ustawa ta, po jej przyjęciu, odgrywać będzie szczególną rolę dzięki temu, że w rozdziałach czwartym, piątym i siódmym odmiennie od powszechnie obowiązującej litery prawa traktuje się gospodarkę gruntami, w tym wywłaszczeniową, i przepisy prawa o przetargach. Specyfika tego zadania, jak również to, że dotyczy ono inwestycji liniowych, nie punktowych, które można łatwiej przemieścić, zmusiła nas do zastosowania takich właśnie rozwiązań,

(senator Z. Piwoński)

choć mogą one budzić szereg wątpliwości. Dało się to odczuć na posiedzeniu naszej komisji.

Dyskusje na posiedzeniu komisji wywołała również wspomniana już wątpliwość: czy nas dzisiaj na to stać? Czy nie odbędzie się to kosztem budowy innych dróg, które są już dziś mocno wyeksploatowane? Mówiłem już o korzyściach ekonomicznych, nie będę więc tego powtarzał. Dodam jedynie, że bezpośredni udział państwa, więc i budżetu, w tym olbrzymim zadaniu będzie stosunkowo niewielki i wyniesie około 13%–15% całkowitej ich wartości i dotyczyć będzie jedynie wykupu ziemi i kosztów prac studialnych.

Dość namiętną dyskusję wywołały wnioski Komisji Ochrony Środowiska, które przed chwilą przedstawiał senator Okrzesik. Dzisiejsza debata i pytania kierowane pod adresem ministra ochrony środowiska nawiązywały już do omawianej w tej chwili sprawy. Komisja Ochrony Środowiska zgłosiła trzy poprawki, do których również i nasza komisja się ustosunkowała. Nie negując *meritum* sprawy, której dotyczą, doszliśmy jednak do wniosku, że inne zapisy tej uchwały – zwłaszcza art. 19, art. 20 pkt 1, pkt 3, poz. 4 – dają duże prerogatywy ministrowi ochrony środowiska. Ponadto budowy te – używam liczby mnogiej, jako że trudno tu mówić o jednej – podlegać będą surowym rygorom ustawy o ochronie środowiska, co, naszym zdaniem, w istotny sposób wyczerpuje treść zgłoszonych przed chwilą poprawek.

Tak więc komisja nasza większością głosów doszła do wniosku, żeby poprzeć przyjętą ustawę bez poprawek i z takim apelem zwracam się do Wysokiej Izby.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu sprawozdawcę Komisji Gospodarki Narodowej, pana senatora Wojciecha Kruka. Bardzo proszę, Panie Senatorze.

### **Senator Wojciech Kruk:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Mniej więcej dwa lata temu Senat poprzedniej kadencji przyjął ustawę o drogach publicznych. Ustawę, która dopuszczała możliwość pobierania opłat za korzystanie z tych dróg. Było to dwa lata temu i ubolewać należy, że minęło tak dużo czasu do chwili, kiedy możemy rozpatrywać ustawę będącą skutkiem tamtej. Ustawę, która ma otwierać program budowy autostrad i rozwoju komunikacji samochodowej w Polsce. Wszystkie kraje Europy i świata mają już gotowe sieci autostrad, to po nich odbywa się ruch, transport.

W Polsce autostrady są jeszcze w powijkach. Mamy bardzo krótkie, nie połączone ze sobą odcinki dróg i kraj nasz stoi, można powiedzieć, przed pewnego rodzaju paraliżem komunikacyjnym. Drogi nie są dostosowane do obecnych obciążeń i widać ich postępujące zniszczenie. Stąd na pewno jest to ustawa niesłychanie ważna dla naszego kraju, może dodać wigoru rozwojowi naszej gospodarki poprzez nasilenie odpowiednich działań.

Ustawa przewiduje, że sieć autostrad budowanych w Polsce ma wynosić w pierwszym etapie 2 600 kilometrów. Co jest najistotniejsze? To, że mają one być budowane w zasadzie ze środków pozabudżetowych. Wiadomo, że naszego budżetu jeszcze przez długie lata nie byłoby stać na takie inwestycje. Dlatego dobrze jest, że znalazł się pomysł na zbudowanie autostrad głównie ze środków pozabudżetowych. Koszty mają wynosić 7,8 miliarda dolarów przy założeniu piętnastoletnim – to jest około 520 milionów dolarów przerobu, co powinno zaowocować budową 170 kilometrów dróg.

Nasza komisja miała pewne wątpliwości, wysłuchaliśmy opinii Ministerstwa Transportu i Gospodarki Wodnej i Agencji Budowy Autostrad. W głosowaniu, przy 1 głosie sprzeciwu, zdecydowaliśmy wnieść wniosek o przyjęcie tej ustawy bez poprawek.

Na posiedzeniu komisji rozpatrywaliśmy główne kwestie ekonomiczne, wynikające z powiązania tej ustawy z rozwojem naszej gospodarki. Można powiedzieć, że powoduje ona niewielkie, co mówili już poprzednicy, obciążenie naszego budżetu, ma ono wynieść 10% czy 15% i *de facto* ograniczać się będzie tylko do wykupu ziemi. Nastąpi to w pierwszym etapie uruchamiania programu, ale też trzeba zwrócić uwagę, że duża część tej ziemi jest już wykupiona. Tereny, które znajdują się szczególnie w zachodniej Polsce, są własnością Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa i w tym przypadku nie będzie obciążenia budżetu państwa. Natomiast bardzo istotną sprawą są wpływy, które budżet naszego państwa będzie otrzymywał dzięki tej ustawie. Zakładając przerób roczny około 440 milionów dolarów, trzeba założyć, że co najmniej 20% tej sumy będą stanowiły wpływy do budżetu państwa z opłat podatku VAT płaconego przez przedsiębiorstwa, z podatków, ze składek na ZUS i tego rodzaju opłat. Także wpływy z eksploatacji będą obciążone podatkiem VAT, dodatkowa akcyza od paliw spowodowana zwiększeniem ruchu także będzie stanowić dodatkowy wpływ. Należy założyć, że już w trzecim roku działania tego programu wpływy do budżetu będą większe niż wydatki. Wydatki szacuje się na 1 bilion 700 miliardów złotych, natomiast wpływy powinny być rzędu 2 bilionów złotych. Z tego chociażby względu okazuje się, że ta ustawa generuje wpływy do budżetu państwa.

(senator W. Kruk)

Największe znaczenie ma jednak to, że stwarza ona szereg dodatkowych miejsc pracy i przede wszystkim doprowadzi do rozwoju przemysłu maszynowego w Polsce. Powstanie duże zapotrzebowanie na wszelkiego rodzaju sprzęt do budowy autostrad: dźwigi, koparki, spychacze, czyli maszyny produkowane przez polski przemysł, który nie ma na nie obecnie zbytu, a technologicznie jest w stanie tę produkcję rozwinać. Spowoduje to także bardzo duży rozwój przemysłu, kamieniołomów, żwirowni, cementowni, produkcji asfaltu. Te wszystkie rzeczy mają naprawdę niebagatelne znaczenie dla rozwoju naszego kraju i zwiększenia zatrudnienia.

Biorąc pod uwagę te wszystkie względy, nasza komisja, przy 1 głosie sprzeciwu, przyjęła tę ustawę i rekomenduje Wysokiej Izbie jej przyjęcie bez poprawek.

Kończąc, pozwolę sobie jeszcze na drobną uwagę. Senator Okrzesik wspomniał, że dobrze się stało, iż dyskutujemy o tym po debacie ekologicznej. Pozwolę sobie mieć akurat odwrotne zdanie. Sądzę, że nie powinniśmy zaczynać dyskusji nad tak ważną ustawą dla naszego kraju – do tego jeszcze wniesionej w trybie pilnym – o godzinie 18.00. Nie neguję ważności debaty ekologicznej, ale tu mamy stanować prawo. Mamy dyskutować o pewnych szczegółowych rozwiązaniach. Natomiast debata ekologiczna, powtarzam, niesłuchanie ważna, jest jednak tylko debatą nie ciągnącą za sobą żadnych skutków legislacyjnych i sądzą, że dobrze by było, gdybyśmy przy następnych posiedzeniach mogli mieć jednak odwrotną kolejność dyskusowania. Dziękuję bardzo.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze. Przyjmuję tę uwagę. Mam wrażenie, że była słuszna.

Zgodnie z art. 38 ust. 1 Regulaminu Senatu chciałem zapytać, czy ktoś z pań i panów senatorów chciałby skierować krótkie, zadane z miejsca pytania do senatorów sprawozdawców?

Proszę, pan senator Kurczuk.

#### **Senator Grzegorz Kurczuk:**

Mam, Panie Marszałku, pytanie do panów sprawozdawców. Otóż w czasie dyskusji na temat autostrad niektórzy formułowali twierdzenie o niebezpieczeństwie polegającym na tym, iż ich budowa odbije się na środkach finansowych przeznaczonych na drogownictwo i kolejnictwo. Nie są to jednak opinie bardzo lekkie czy... Brak mi w tym momencie określenia.

Byłem ostatnio na spotkaniu z bracią kolejarzką w węźle PKP w Dęblinie i muszę powiedzieć,

że przekonanie wśród kolejarzy, że stanie się to z krzywdą dla ich środowiska, jest bardzo silne. W ogóle dyskutowanie z nimi o autostradach jest jakby wkładaniem kija w mrowisko. Podobnie o drogownictwie, o którym nie chcę mówić. Mam tu dane z województwa lubelskiego. Mówienie o fatalnym stanie naszych dróg mija się z celem i nie jest to tematem naszych dzisiejszych obrad. Ale problem jako taki jest.

Czy państwo pytaliście o to na posiedzeniach komisji? Myślę, że tak. Natomiast moje pytanie jest następujące. Otóż, każdy z nas, senatorów, nie jest w stanie uczestniczyć w posiedzeniach wszystkich komisji. Państwo formułujecie pewne oceny i rekomendujecie nam dzisiaj przyjęcie tych ustaw. Czy w waszym przekonaniu, a ma to wpływ na nasze ewentualne głosowanie, istnieje takie niebezpieczeństwo, czy też nie? Chciałbym usłyszeć wasze osobiste zdanie na ten temat. Myślę, że nie jest to temat błahy. Dziękuję.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję. Czy który z panów sprawozdawców będzie chciał odpowiedzieć?

Proszę, pan Piwoński. Pan też będzie chciał? Dobrze.

#### **Senator Zbyszko Piwoński:**

Myślę, że – z pewnością zabierze też głos senator Kruk – wymienialiśmy pewne wielkości udziału budżetu państwa w stosunku do całych kosztów, jakie są przewidywane w związku z tym zadaniem. Koszt ten będzie stosunkowo niewielki, maksymalnie 10%–15% nakładów, jakie w skali roku będą przewidywane. Ale co innego chciałbym tutaj podkreślić.

Te same wątpliwości, które poruszył tutaj senator Kurczuk, były dyskutowane na posiedzeniu komisji z przedstawicielami resortów. Myślę, że doszliśmy jednak do wniosku, że to, co budżet państwa zyska już w trakcie realizacji tego zadania – pomijam efekty późniejsze, które będą wynikały z tytułu eksploatacji tych dróg – ze względu na zwiększenie zatrudnienia, zwiększenie podatków i szereg innych spraw będących następstwem dość znacznej aktywizacji sporej grupy ludzi zatrudnionych w trakcie budowy, podkreśliłam, jest dla nas gwarancją, że to zadanie nie będzie konkurencyjne w stosunku do innych wydatków, które będzie miał budżet. Do takiego wniosku doszliśmy po dość głębokiej dyskusji na posiedzeniu naszej komisji. Dziękuję.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Pan senator też chciałby zabrać głos?

### **Senator Wojciech Kruk:**

Panie Senatorze, moim zdaniem, konflikt między transportami: kołowym, szynowym i wodnym będzie istniał zawsze i tu musi zwyciężyć rachunek ekonomiczny. Nie możemy tego rozpatrywać tak, że robiąc jedno, niszczymy inne. Taka jest tendencja na całym świecie, taki jest rachunek ekonomiczny i taki jest stan rzeczy pod koniec XX wieku. Firmy, które przewożą swoje rzeczy, coraz mniej chętnie korzystają z kolei, dlatego że przeładunki towaru są za drogie. Zamawiający transport jest zainteresowany, żeby zostało to dowieszone do jego firmy, czego kolej często nie gwarantuje. Stąd rozwój kontenerów i stąd transporty drogowe ogromnych pojazdów TIR po całym świecie. Sądzę, że przed tym nie uciekniemy. To jest bardziej ekonomiczne.

Kolej zaś na pewno pozostanie nie zagrożona na długich, bardzo dalekich trasach, przy ładunkach masowych, węgla i tak dalej. Tego nikt nie będzie woził drogami, ale autostrady istnieją wszędzie, sądzą, że od tego nie ma po prostu ucieczki.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

(*Senator Grzegorz Kurczuk: Panie Marszałku...*)

Panie Senatorze, jeszcze udzielię panu głosu, jeden sprawozdawca chciałby odpowiedzieć.

(*Senator Grzegorz Kurczuk: To ja dziękuję, to będzie musztarda po obiedzie.*)

(*Senator Janusz Okrzesik: Proszę, zgadzam się, niech pan...*)

Panie Senatorze, jeszcze jeden sprawozdawca chciał odpowiedzieć.

### **Senator Janusz Okrzesik:**

Co do pańskiego pytania, a właściwie dwóch pytań, to jeśli chodzi o drogownictwo, myślę że nie ma tutaj podstaw do obaw. Nie będzie to miało zasadniczego negatywnego wpływu na stan dróg w Polsce. Przynajmniej podczas dyskusji w komisji do takich wniosków nie doszliśmy. Natomiast jeśli chodzi o konkurencję z koleją, to oczywiście, budowa systemu autostrad stanowi wyzwanie i zagrożenie dla kolejnictwa w Polsce. Myślę, że będzie musiało ono temu wyzwaniu sprostać.

Z punktu widzenia Komisji Ochrony Środowiska nie jest to obojętne dlatego, że transport kolejowy jest niewątpliwie transportem czystszy ekologicznie od transportu samochodowego. I w tym kontekście bardzo szkoda, już mówiłem o tym, że mówimy o ustawie o autostradach przed odbyciem generalnej debaty na temat systemu transportu w Polsce.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Proszę bardzo o pytanie, Panie Senatorze.

### **Senator Grzegorz Kurczuk:**

Powiem krótko. Te odpowiedzi do końca mnie nie satysfakcjonują. W części się zgadzam, w części nie. W związku z tym pozwalam sobie prosić już pana ministra Liberadzkiego, żeby w części końcowej, kiedy będzie zabierał głos, zechciał również mi odpowiedzieć na te pytania. Tylko tyle. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Proszę, pan senator Kienig.

### **Senator Edward Kienig:**

Panie Marszałku, mam pytanie do pana senatora Okrzesika. Proszę łaskawie wykazać merytoryczną różnicę między zgłoszoną przez Komisję Ochrony Środowiska poprawką do art. 20 a art. 20 ust. 3 ustawy. Podkreślam, różnice merytoryczne. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Proszę, Panie Senatorze.

### **Senator Janusz Okrzesik:**

Ta różnica jest widoczna i prosta, jeśli przeczyta się dokładnie art. 20. Mówimy mianowicie w naszej poprawce o ocenie oddziaływania autostrad na środowisko. Natomiast ust. 3, na który powołuje się pan senator, dotyczy zupełnie czegoś innego, mianowicie opinii, o której mowa w ust. 2, czyli opinii właściwych miejscowo wojewodów oraz zainteresowanych rad lub sejmików samorządowych. Jest to merytorycznie zupełnie co innego i te dwa zapisy w żaden sposób ze sobą nie kolidują, ani też nie są tożsame.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi. Czy są jeszcze pytania? Nie widzę zgłoszeń. Dziękuję.

Otwieram debatę.

Przypominam, że zgodnie z art. 38 ust. 2 Regulaminu Senatu senatorowie, którzy zamierzają wziąć udział w dyskusji, zapisują się do głosu u prowadzącego listę mówców sekretarza Senatu. Natomiast wnioski o charakterze legislacyjnym składają na piśmie.

Przypominam ponadto, że zgodnie z art. 40 ust. 1 i 2 Regulaminu Senatu przemówienie senatora w debacie nie może trwać dłużej niż 10 minut, a w debacie nad daną sprawą senator

(wicemarszałek S. Jurczak)

może zabrać głos tylko dwa razy, ale powtórne przemówienie senatora w tej samej sprawie nie może trwać dłużej niż 5 minut.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Henryka Maciołka. Następnym mówcą będzie pan senator Wincenty Olszewski.

### **Senator Henryk Maciołek:**

Panie Marszałku! Wysoki Senacie!

W nawiązaniu do treści ustawy o płatnych autostradach pozwolę sobie odnieść się do niektórych zagadnień. Pragnę też stwierdzić, że na polskich drogach robi się coraz ciasniej i wszyscy jesteśmy tego świadkami. Stan naszych dróg pozostawia wiele do życzenia, rośnie liczba wypadków. Z badań instytutu, przeprowadzonych w 1993 r. wynika, że 23% dróg w Polsce jest w stanie bardzo złym, 53% w stanie ostrzegawczym, a zaledwie 24% w stanie dobrym. Koniecznością jest więc podjęcie wysiłków w celu nadrobienia zapóźnienia, liczącego przynajmniej dwa dziesięciolecia. Dlatego budowa autostrad jest przedsięwzięciem, jak sądzę, oczekiwanym przez całe społeczeństwo i warunkującym dalszy rozwój kraju.

Autostrady zapewnią układ przystający do sieci europejskich dróg szybkiego ruchu, a tym samym usprawnią transport, uczynią kraj bardziej dostępnym dla towarów, turystów, tranzytu. Powinno to także spowodować wzrost popytu na usługi polskiego transportu. Program budowy w ciągu 15 lat około 2600 kilometrów autostrad, to jest 180 kilometrów rocznie, stwarza szansę znacznego ożywienia gospodarczego. Można liczyć na zdynamizowanie niektórych gałęzi przemysłu i handlu, co niewątpliwie korzystnie wpłynie na rynek pracy, prawdopodobnie zmniejszając bezrobocie w Polsce.

Uważam, że proponowanym w ustawie rozwiązaniem należy się nasze poparcie, a szczególnie przyspieszonemu trybowi odpłatnego przejmowania gruntów – co może stanowić pewną trudność, instytucji przetargu dla pozyskiwania koncesjonariuszy, powiązaniu koncesji z umową koncesyjną. Zdajemy sobie jednak sprawę, że transport samochodowy, również w Polsce, jest jednym z największych źródeł hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

I chociaż autostrady mogą zmniejszyć negatywne skutki transportu samochodowego, to każda autostrada jest jednak brutalną ingerencją w świat przyrody. Musimy więc uczynić wszystko, co możliwe, aby ten niezbędny element rozwoju gospodarczego kraju był wprowadzony z pełnym poszanowaniem dla zabezpieczenia ochrony ojczystego kraju, zasobów przyrody i jej biologicznej różnorodności.

Zadaniem wcale niemarginalnym jest więc maksymalne ograniczenie negatywnych skut-

ków degradujących środowisko. Polska należy do grupy państw, w których zagrożenie ekologiczne osiągnęło, jak już mówiliśmy w pierwszej naszej debacie, ogromne rozmiary. Następuje gwałtowne załamywanie się gospodarki leśnej, defoliacja drzew należy do najwyższych w Europie. Kryzys w gospodarce leśnej będzie miał wpływ na daleko idące zmiany klimatyczne, hydrologiczne i społeczne, musimy o tym pamiętać. Musimy też przeciwdziałać procesowi zamierania lasów, zachować unikatowe często gatunki drzew, zachować pulę genową dziko żyjących zwierząt, zabezpieczyć ochronę zwierzostanów i racjonalnie, zgodnie z zasadami ekologii nimi gospodarować.

Autostrady sprawią, że dostępne dla zwierząt środowiska, kompleksy leśne, pasma górskie, zostaną podzielone, powstaną mniejsze lub większe wyspy sprzyjające wymieraniu całych gatunków zwierząt. Musimy brać pod uwagę tę konsekwencję już na etapie planowania. W odniesieniu do zwierząt można złagodzić sytuację, utrzymując tak zwane korytarze ekologiczne, a więc tunele, estakady łączące poszczególne wyspy, pozwalające na przemieszczanie się zwierząt. To wszystko wymaga obserwacji studyjnych, badań oraz precyzyjnych i udokumentowanych informacji. Do współpracy należy włączyć świat nauki oraz organizacje przyrodnicze i ekologiczne. Dlatego proponuję, aby w prowadzeniu prac studyjnych korzystać z danych Polskiego Związku Łowieckiego, Ligi Ochrony Przyrody i innych organizacji, zapewniając jednocześnie tym organizacjom pewien udział doradczy w radzie do spraw autostrad.

Decyzję o lokalizacji autostrady, podejmowaną przez wojewodę, uzależnioną od opinii rzeczoznawców z Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, należy poszerzyć o opinię Polskiego Związku Łowieckiego oraz Ligi Ochrony Przyrody odnośnie do zwierząt wolno żyjących.

Wysoka Izbo! Każda decyzja o lokalizacji i budowie autostrady będzie dotyczyła ważnego z punktu widzenia ochrony przyrody, dalszego rozwoju flory i fauny, gospodarki łowieckiej, równowagi biologicznej zwierząt wolno żyjących i zmian zachodzących w środowisku. Trzeba te decyzje podejmować z pełną odpowiedzialnością za ich następstwa.

Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań, wprowadzenie prawidłowych technik może wydatnie zmniejszyć negatywne skutki natężającego się ruchu samochodowego w Polsce. Dziękuję bardzo za uwagę.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Wincentego Olszewskiego, następnym mówcą będzie pan senator Grzegorz Woźny.

### **Senator Wincenty Olszewski:**

Panie Marszałku! Panie Ministrze! Panie i Panowie Senatorowie!

Rozwój motoryzacji w Polsce postępuje i jest swoistym zaprzeczeniem trudnej sytuacji finansowej społeczeństwa. Według wielu badań sondażowych samochód dla każdego Polaka, mimo ogromnych wyrzeczeń, staje się szczytem marzeń i etapem podporządkowanych temu celowi działań. W związku z tym samochodów będzie przybywało, na polskich drogach już robi się ciasno, a będzie jeszcze gorzej i coraz bardziej niebezpiecznie. Nowe autostrady połączą zintegrowaną Europę. W tej sytuacji budowa nowych dróg, zwłaszcza szybkiego przejazdu, staje się naturalną koniecznością i swoistym wyzwaniem.

Aktualna kryzysowa sytuacja finansowa państwa wyklucza możliwość budowy autostrad ze środków budżetu. Państwa polskiego po prostu nie stać na taki wydatek. Tym bardziej, że niezbędne jest systematyczne prowadzenie remontów kapitałnych i bieżących już istniejących dróg. W tej sytuacji chyba jedynym wyjściem jest zamierzona budowa autostrad przez prywatnych inwestorów, którzy w drodze przetargów od ministra transportu uzyskają koncesję.

Wstępny koszt budowy 2 600 kilometrów autostrad w Polsce wyniesie około 8 miliardów dolarów. Budżet państwa stać jedynie na 15% ogółu wydatków, głównie na wykup gruntów pod nowe trasy. Grunty te po wykupie staną się własnością skarbu państwa. Prywatni inwestorzy oczywiście nie zrobią państwu prezentu, ich wkład, łącznie z planowanym zyskiem, powinien się zwrócić – są to oczywiste reguły wolnego rynku. Dlatego przejazd po zbudowanych według tych zasad autostradach dla przyszłych użytkowników będzie odpłatny.

Należy zaznaczyć, że użytkownicy dróg nie znajdują się jednak pod bezwzględnym przymusem wyboru autostrady, ponieważ będą mogli korzystać z równoległych dróg bezpłatnych, oczywiście o gorszym standardzie. Przy założeniu, że odpłatność nie przekroczy dwóch centów za kilometr, wstępne sondaże wskazują, że ponad 70% kierowców jednak wybierze przejazd prywatną autostradą.

Również w moim województwie, w województwie toruńskim, zainteresowanie budową, szczególnie autostrady Północ – Południe, jest bardzo duże. Władze województwa przez odpowiednio wczesne podjęcie problemu chcą sprostać zadaniom przypadającym na tym odcinku trasy. Im wcześniej uchwalimy ustawę, tym lepiej przygotowujemy się do czekających nas zadań. Stworzy to niezbędne warunki prawne do rozpoczęcia prac już od stycznia 1995 r.

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Z budową autostrad wiążemy wiele nadziei. W obecnej ekono-

micznej i społecznej sytuacji państwa autostrady mogą powodować ożywienie gospodarcze i nieznacznie zwiększyć zapotrzebowanie na nową siłę roboczą. Problem jednak w tym, na ile ta ustawa i nasze specjalistyczne przedsiębiorstwa wykorzystają szansę dla kraju i dla siebie. Dziś naszą wspólną intencją jest, aby jak najwięcej pieniędzy pozostało w kraju, aby polskie przedsiębiorstwa znalazły zbyt dla swego specjalistycznego sprzętu. Jeżeli się tak stanie, to będziemy bogatsi o nowe autostrady i może przynajmniej w części rozwiążemy nasze problemy gospodarcze i społeczne. Z takim przeświadczeniem będę głosował za tą ustawą, opowiadając się za jej tekstem bez poprawek lub tym przyjętym przez połączone komisje. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Grzegorza Woźnego, następnym mówcą będzie pan senator Eugeniusz Patyk.

### **Senator Grzegorz Woźny:**

Panie Marszałku! Panie Ministrze! Panie i Panowie Senatorowie! Będę mówił bardzo krótko, jako że moi przedmówcy poruszyli już wiele tematów.

Trudno wskazać kraj, który by dziś, w końcu XX wieku, uzyskał sukcesy ekonomiczne, nie posiadając choćby podstawowego systemu autostrad, obsługującego najważniejsze połączenia krajowe i międzynarodowe. Potrzeba dynamicznego rozwoju współpracy gospodarczej pomiędzy państwami europejskimi powoduje, że budowa w Polsce nowoczesnej sieci autostrad, przystosowanych do intensywnego ruchu pojazdów ciężarowych i osobowych, staje się sprawą konieczną i bardzo pilną.

Autostrady to istotny element całej sieci transportowej kraju. Sieć ta, budowana przez państwo i przy współudziale państwa, w znacznym stopniu podniesie atrakcyjność Polski jako miejsca lokowania zagranicznych inwestycji. Sieć autostrad ma bezpośrednio i pośrednio duże znaczenie dla całej naszej gospodarki. Inwestycje te umożliwią bowiem szybki wzrost gospodarczy, stworzą nowe miejsca pracy i pozwolą na, powtórzę to jeszcze raz, szybką integrację z krajami Unii Europejskiej. Bardzo istotne jest to, o czym również mówiono już z tej trybuny, że stanie się to przy niedużym zaangażowaniu środków budżetowych.

To są niewątpliwie blaski tego potężnego programu inwestycyjnego. Ale są i cienie. Nasuwa się również wiele wątpliwości związanych z realizacją programu. Budowa autostrad i dróg szybkiego ruchu spowoduje znaczną ingerencję czło-

(senator G. Woźny)

wieka w naturalne środowisko naszego kraju, chociażby ze względu na wielkość i wartość tych liniowych inwestycji. Podziela one nasz kraj w sposób trwały, niejednokrotnie nienaturalny, podziela kompleksy leśne, rolne, a także istniejące i głęboko ugruntowane związki gminne i rejonowe, burząc często podział administracyjny. Mogą również zostać zerwane więzi społeczne, gospodarcze i kulturowe między dotychczas bliskimi miejscowościami. Zmieniony zostanie krajobraz. Ingerencja w naturalne środowisko to także przemieszczenie milionów metrów sześciennych gruntu.

Przytoczone wątpliwości zmuszają mnie do postawienia kilku zasadniczych pytań. Jak program budowy autostrad wpłynie na finansowanie remontów i modernizacji istniejącej sieci dróg publicznych w perspektywie 5, 10 i 15 lat? Jakie obciążenie dla budżetu stanowić będzie realizacja tych inwestycji? Kosztem jakich dziedzin, jakich zadań będzie się to odbywało? Czy i w jaki sposób jesteśmy w stanie zachować harmonię w polityce transportowej i polityce ekologicznej? Czy deklarowane państwowe gwarancje kredytowe, do wysokości 50% wartości inwestycji, nie stanowią zbyt dużego ryzyka dla budżetu państwa? Pytań jest znacznie więcej, szkoda więc – chciałbym tu wyrazić żal – że przyjęty w pracach nad tą ustawą tryb pilny utrudnia kompleksowe widzenie zagadnień drogownictwa w kraju i niezbędnych zmian prawnych w tym zakresie na tle polityki transportowej.

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Program budowy autostrad spotkał się z dużym zainteresowaniem środowisk gospodarczych i samorządowych, zyskał zrozumienie i poparcie społeczeństwa. Stąd jest oczywiste, że autostrady należy budować, budować szybko i sprawnie, ale roztropnie. Realizacji programu autostrad w Polsce wszyscy gorąco oczekujemy.

Omawiana dzisiaj ustawa stanowi możliwie pełen zbiór przepisów związanych z budową i eksploatacją projektowanej sieci płatnych autostrad. Stanowi zatem akt specjalny, zwłaszcza wobec przepisów generalnych zawartych w ustawie o drogach publicznych z 1985 r. Ustawa podporządkowana jest wyraźnie pilnym celom ekonomicznym i nie budzi, moim zdaniem, istotnych wątpliwości prawnych. Dlatego będę głosował za przyjęciem ustawy bez poprawek. Dziękuję bardzo.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Głos zabierze teraz pan senator Eugeniusz Patyk, następnym mówcą będzie pan senator Jerzy Derkacz.

### **Senator Eugeniusz Patyk:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie!

Projekt ustawy o płatnych autostradach jest kolejnym przykładem, że kraj nasz, Polska, zbliża się do Europy, a ma szansę nie tylko zbliżyć się, ale wjechać do niej. Wjechać autostradą. Tak że jest to jakaś miara postępu. O tym, że warto, że trzeba budować autostrady, wiedziano od dawna. Wiemy, że pierwsze plany pojawiły się już w latach siedemdziesiątych, w roku 1985 powstał konkretny plan, dziś przybierający już kształty ustawy.

W Europie Zachodniej już dawno przekonano się, że nie ma nowoczesności, nie ma nowoczesnej gospodarki bez nowoczesnych dróg. Mimo istniejących tam już wcześniej autostrad – wiemy, że w latach powojennych zbudowano ponad 22 000 kilometrów autostrad – w najbliższych latach oni planują zbudować następne 20 000 kilometrów. Te dane mówią, jak dużo dzieli Polskę od Europy Zachodniej. Nasze polskie 257 kilometrów dróg szybkiego ruchu czy autostrad to niewiele, tym bardziej że, jak tu słyszeliśmy, są to autostrady nie połączone, a część z nich, choćby autostrada Wrocław – Legnica, nazywana często autostradą śmierci, jest w fatalnym stanie technicznym.

Nie trzeba więc nikogo przekonywać, że budowa autostrad jest konieczna. Jest konieczna i przysparza wiele korzyści. Pan senator Piwoński, sprawozdawca, wspominał już, że ewidentne korzyści z budowy autostrad to oszczędność paliwa – samochód jadący autostradą zużywa go o 1/4 mniej – że o 40% skracamy czas przejazdu, a czas to pieniądz, że jest szansa o 70% do 80% zmniejszyć liczbę wypadków, a przecież wiemy, że nasz kraj przoduje w Europie pod tym względem. Trzeba również i to brać pod uwagę. Mniejsza też jest w porównaniu z drogami zwykłymi emisja spalin. Słyszeliśmy również i o tym. Budowa autostrad to także dalsze zintensyfikowanie rozwoju naszej gospodarki, bo przecież do ich budowania potrzeba będzie około 3 milionów ton cementu, ogromnych ilości asfaltu, setek tysięcy ton stali, prawie 9 milionów ton kruszywa. Budowa to także wymierne zmniejszenie bezrobocia, wiadomo bowiem, że już na pierwszym etapie budowy autostrad prawie 200 000 osób znajdzie zatrudnienie.

Ale autostrady oznaczają też ogromne koszty. Nie jest tajemnicą, że naszego budżetu nie będzie stać na ich pełne pokrycie. Jak słyszeliśmy, tylko 13%–15%, głównie wykup gruntu, to pieniądze z budżetu, reszta, czyli 85% to kapitał prywatny, polski, ale przede wszystkim zagraniczny, oraz kredyty instytucji finansowych.

Rząd polski powinien jednak zadbać, aby konsorcja, które otrzymają koncesje na budowę autostrad, koniecznie zobowiązane zostały do za-



(senator E. Patyk)

trudniania polskich firm. Mam tu pytanie do pana ministra: czy w ogóle dyskutowano o tym, jakie jest zabezpieczenie? Wiadomo, że firmy, konsorcja, które wygrają przetargi, będą nowoczesne, dysponujące nowoczesną bazą, wyprzedzające nasze przedsiębiorstwa. Czy nie zagraża nam więc to, że nasze przedsiębiorstwa zostaną odsunięte? Jaka jest gwarancja, że będą miały szansę skorzystać na tej budowie przynajmniej jako podwykonawcy? Żeby nie było tak, że zyskają na tym przede wszystkim firmy zachodnie.

Sprawa następna, bardzo istotna. Sądzę, że potrzebny jest apel do premiera, do Najwyższej Izby Kontroli, aby przetargi, przyznawanie koncesji, uwzględniały tylko jeden warunek: żeby firmy były finansowo wypłacalne i ekonomicznie silne. Aby to odbywało się po prostu uczciwie, żebyśmy znowu za dwa, trzy lata nie dowiedzieli się o wykryciu nowej afery, bo przecież wiemy, że budowa autostrad to są ogromne pieniądze. A więc uczciwość za wszelką cenę.

Autostrady to także rozbudowa całej infrastruktury. Wiemy, że konieczna będzie budowa stacji paliw, restauracji, hoteli, moteli, stacji obsługi, sklepów. Autostrady to również turystyka, o czym tu nie mówiono. Obliczono, że przy budowie zaplecza zatrudnionych zostanie tyle samo osób co przy budowie autostrad. Jest to więc kolejna korzyść płynąca z tej inwestycji.

Autostrady i drogi szybkiego ruchu to jednak także zagrożenie dla środowiska, mówiono również o tym. Wiadomo, że przy tych drogach nie wolno będzie uprawiać warzyw, że trzeba będzie zrezygnować z uprawy krzewów, drzew owocowych, że zabezpieczyć należy osiedla i miasta przed negatywnym wpływem spalin.

Autostrady mają być płatne, koszt przejazdu 100 kilometrów ma wynosić dwa, trzy centy.

(*Głos z sali: Kilometra!*)

Jednego kilometra, przepraszam, tak. W przeliczeniu na dzisiejsze ceny za 100 kilometrów ta opłata wyniesie mniej więcej 40 tysięcy złotych, prawie tyle samo co za przejazd koleją. Czy znowu nie dojdzie do tego, że tak postawione warunki finansowe ograniczą liczbę Polaków korzystających z tych dróg? No, ale zdajemy sobie sprawę z tego, że korzystanie z autostrad musi być płatne. Te pieniądze muszą się przecież zwrócić tym, którzy będą inwestowali.

Ustawa o budowie płatnych autostrad jest aktem prawnym, który powinniśmy poprzeć, gdyż to kolejny przykład aktywnej polityki gospodarczej obecnego rządu, stwarzający perspektywę szybszego rozwoju naszego państwa. Osobiście będę głosował za uchwaleniem tej ustawy bez poprawek. Dziękuję bardzo.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Jerzego Derkacza, następnym mówcą będzie pan senator Jan Orzechowski.

**Senator Jerzy Derkacz:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie!

Omawiamy dzisiaj ustawę o autostradach płatnych. Można by rzec, nareszcie. Nasze opóźnienie w tej dziedzinie w stosunku do krajów rozwiniętych jest po prostu kolosalne. Brak tras ekspresowych i katastrofalny stan dróg w ogóle to przyczyny nie tylko przerażająco wielkiej liczby wypadków, ale przede wszystkim bariera naszego rozwoju. Mówiąc krótko, bez autostrad nie włączymy się w światowy handel. To, czego planujemy dokonać: budowa 2 600 kilometrów autostrad w ciągu 15 lat, jest zamierzeniem wielkim, wyzwaniem na miarę budowy portu w Gdyni, jakimu sprostali nasi przodkowie.

Zupełnie więc nie rozumiem, dlaczego ta nowatorska ustawa nie miałaby być poprzedzona odpowiednią preambułą. Rozumiem, że zwyczaj ten upada, albowiem ciągle uchwalamy ustawy ekonomiczno-finansowe, przy których wypisywanie wniosków byłyby może nie na miejscu. W tym wypadku jednak mamy do czynienia z dziełem o horyzoncie czasowym, przekraczającym nie tylko kilkanaście miesięcy, ale nawet te kilkanaście lat, kiedy budowa będzie trwała. Okres ten oraz ranga problemu uzasadniają odmienne podejście do tej ustawy. Dlatego, Panie Marszałku, zgłaszam wniosek o umieszczenie w podtytule ustawy preambuły w następującym brzmieniu: „Mając na uwadze znaczenie, jakie ma dla gospodarki kraju szybkie wybudowanie autostrad, uchwalono niniejszą ustawę ze świadomością, że wprowadza ona szczególny tryb postępowania i że cele, którym ma służyć, upoważniają do zawarcia w niej określonych priorytetów”.

Panie Marszałku! Jak wspomniałem, i jak wynika z proponowanej preambuły, jest to niezwykle ważna, a zarazem specyficzna ustawa. Jej głównym celem jest tworzenie procedury uruchamiającej proces budowy, a następnie eksploatacji i w końcu przekazywania przez konsorcja skarbowi państwa gotowych autostrad po okresie ich eksploatacji. Najważniejsze jest więc, by ustawa była skuteczna, aby uruchomiona przez nią procedura rzeczywiście powodowała jak najszybsze powstawanie autostrad, a dzięki nim – włączenie naszego kraju do sieci połączeń międzynarodowych. Z tego powodu sformułowania zawarte w ustawie są szalenie istotne. Jeśli więc wpisujemy do niej takie, które wydłużą procedurę, to czy nam się to potem będzie podobało,

(senator J. Derkacz)

czy nie, tak będzie musiało być. Zapis ustawy jest przecież prawem i przy jego tworzeniu trzeba być szczególnie ostrożnym.

Wysoka Izbo! Zmierzam do tego, aby ustawa była skuteczna, co jak sądzę, leży nam wszystkim na sercu. Należy więc usunąć z niej wszystko, co jest zbędne i co niepotrzebnie wydłuża okres rozpoczęcia budowy. Takim zbędnym działaniem jest uzgadnianie procedury lokalizacyjnej autostrad z Ministerstwem Obrony Narodowej. Najlepszym dowodem potwierdzającym moje słowa jest fakt, że MON nie odczuwał potrzeby swojej ingerencji w tę dziedzinę i nie zgłosił takiej chęci w trakcie uzgodnień międzyresortowych. Uszczęśliwienie MON na siłę to nie tylko wydłużanie określonych procedur, ale również być może potrzeba powołania kolejnej komórki biurokratycznej, którą stworzymy właśnie tą ustawą, i która będzie musiała być utrzymywana przez budżet państwa. W celu przeciwdziałania takim sytuacjom zgłaszam, Panie Marszałku, wniosek drugi.

Po pierwsze, wnoszę, aby w art. 7 ust. 2 w pkt 2 skreślić wyrazy: „obrony narodowej”. Po drugie, aby w art. 19 skreślić słowa: „obrony narodowej”.

Wysoka Izbo! Podobnym błędem legislacyjnym jest zapis zawarty w art. 36, przewidujący jednorazowe odszkodowanie w razie dokonania przedwczesnego wyrębu drzewostanu. Otóż środki te słusznie przeznaczają się na dwa istniejące fundusze celowe. Z tym, że w jednym z nich pozwalamy te środki wydatkować zgodnie z celem tego funduszu, a w drugim – nie. Widocznie w drugim już dzisiaj przewidujemy, że dysponenti nie będą wiedzieli, co z tymi środkami zrobić i każemy je wydać jedynie na budowę i modernizację dróg. Chciałem zapytać, czy na pewno jesteśmy w stanie przewidzieć każdą sytuację, jaka może powstać w każdej gminie przez następne 15 lat i zagwarantować, że zawsze przeznaczenie tych środków będzie najlepsze? Czy nie będzie tak jak dawniej, że władza w Warszawie zawsze najlepiej wiedziała, co gminie jest najbardziej potrzebne? Pomijam już takie niuanse jak ten, że władzom jednego funduszu zostawiamy swobodę działania, określoną w prawie, a władzom drugiego – nie. Chcę tylko, pokazując, że jest to rozwiązanie absurdalne, wskazać błąd legislacyjny, polegający na tym, że w ramach jednego funduszu celowego tworzymy następny fundusz celowy. Wydaje mi się, że jest to rozwiązanie głęboko niesłuszne, a co więcej – nie posiadające uzasadnienia prawnego. W związku z tym zgłaszam wniosek trzeci.

Wnoszę o skreślenie w art. 36 ust. 1 pkt 1 omawianej ustawy następującego sformułowania: „z przeznaczeniem na budowę i moder-

nizację dróg gminnych, lokalnych miejskich lub wewnętrznych, dojazd do pól”.

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie! Wprowadzenie ministra obrony narodowej w procedurę lokalizacji autostrad lub zmuszanie do współdziałania z agencją budowy i eksploatacji autostrad jednoznacznie wydłuża procedury i, jak wносиłem, z tego właśnie powodu powinno być z zapisu ustawy usunięte. Są jednak fragmenty, które dla zapewnienia skuteczności ustawy powinny być do niej wprowadzone.

Mam tu na myśli sformułowania art. 28a, proponowanego jako wniosek mniejszości w Sejmie. Przypominam, że miał on na celu umożliwienie przejmowania gruntów z przeznaczeniem pod budowę autostrad również wtedy, kiedy nie jest jasne prawo własności. Wniosek ten rozwiązywał problem, a więc gwarantował skuteczność procedury, przekazując należne odszkodowanie do depozytu sądowego, do czasu wyjaśnienia sprawy.

Panie i Panowie Senatorowie! Problem nie jest błahy i nie wolno go lekceważyć. W naszym kraju około 30% gruntów nie ma uregulowanego stanu własności. Można więc założyć z absolutną pewnością, powiadam: z pewnością, a nie prawdopodobieństwem, że podobne proporcje będą dotyczyły gruntów, na których mają być budowane autostrady. Jeśli nie rozwiążemy tego problemu od razu, to prawdopodobnie po ujawnieniu się tych trudności będziemy musieli nowelizować ustawę. Okaże się bowiem, że nowatorska ustawa nie wytrzymała zderzenia z zupełnie nienowoczesną rzeczywistością.

Panie i Panowie Senatorowie! Proszę sobie uświadomić sytuację, gdy w razie nieuregulowania stanu własności musi się odbyć przewidziany prawem korowód, aż do wyczerpania całej procedury administracyjnej i sądowej. Jest oczywiste, że w takich sytuacjach, których będzie dużo, sprawy własności ślimaczyć się będą w znanym nam tempie. W przypadku bowiem, kiedy nie jest znany właściciel nieruchomości, nie ma zastosowania procedura przewidziana ustawą o gospodarce gruntami. W związku z tym zgłaszam wniosek czwarty i ostatni.

Wnoszę o dopisanie do ustawy art. 28a o treści następującej: „W przypadku trudności z ustaleniem właściciela nieruchomości lub w przypadku nieuregulowania stanu własności nieruchomości na wniosek prowadzącego postępowanie o nabycie nieruchomości sąd wyraża zgodę na złożenie równowartości nieruchomości do depozytu sądowego.”

W razie przyjęcia przez Wysoką Izbę tego wniosku, miałbym jeszcze wniosek porządkowy o zmianę numerów artykułów ustawy. Proponowany art. 28a stałby się art. 29 i odpowiednio zmieniłyby się kolejność wszystkich po nim następujących. Dziękuję bardzo.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze. Preambulę i wniośki proszę złożyć na piśmie.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Jana Orzechowskiego, następnym mówcą będzie pan senator Jerzy Chorąży.

### **Senator Jan Orzechowski:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie!

Chcę podnieść jedną kwestię, natury czysto prawnej, na tle obecnej redakcji art. 28 ustawy. Otóż, proszę państwa, wieczyste użytkowanie jest instytucją prawa cywilnego i uregulowane jest w kodeksie cywilnym oraz uzupełniająco w ustawie o gospodarce gruntami i wywłaszczeniu nieruchomości. Kodeks cywilny reguluje w szczególności możliwość rozwiązania umowy o wieczyste użytkowanie przed upływem jej terminu. I tak w art. 240 kodeksu cywilnego jest zapis: „Umowa o oddanie gruntu w wieczyste użytkowanie może być rozwiązana przed upływem określonego w niej terminu, jeżeli wieczysty użytkownik korzysta z gruntów w sposób oczywiście sprzeczny z jego przeznaczeniem, określonym w umowie, w szczególności, jeżeli wbrew umowie nie wznosił określonych w niej budynków lub urządzeń”.

Jest to jeden z przypadków, kiedy umowa o wieczyste użytkowanie może być rozwiązana przed upływem terminu. Potwierdza to art. 26 ust. 2 ustawy o gospodarce gruntami i wywłaszczeniu nieruchomości. Artykuł 26 ust. 3 ustawy o gospodarce gruntami i wywłaszczeniu nieruchomości przewiduje dodatkowo, że umowa o wieczyste użytkowanie gruntu może być również rozwiązana w sytuacjach, kiedy użytkownik utrzymuje budynki lub urządzenia oddane mu łącznie z gruntem w użytkowanie w nienależytym stanie. To są te dwie sytuacje, które w świetle aktualnego stanu prawnego umożliwiają jednostronne, podkreślam, rozwiązanie umowy o wieczyste użytkowanie.

I teraz, proszę państwa, przechodzę do redakcji art. 28. Otóż, obecna redakcja art. 28 przewiduje trzecią możliwość rozwiązania umowy o wieczyste użytkowanie przed upływem terminu ważności. Proszę zwrócić uwagę, jak ten przepis został sformułowany i jakie mogą być tego konsekwencje: „W przypadku, gdy przeznaczone na pasy drogowe nieruchomości, stanowiące własność skarbu państwa, zostały oddane w użytkowanie wieczyste, agencja, działając w imieniu skarbu państwa, rozwiązuje z użytkownikiem wieczystym umowę wieczystego użytkowania.”

Proszę zwrócić uwagę, że użyto określenia „rozwiązuje”, bez bliższego sprecyzowania, w jakich sytuacjach. W związku z tym w praktyce może powstać pytanie: czy jednostronne oświad-

czenie Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, która będzie działała w imieniu skarbu państwa, będzie podstawą do rozwiązania umowy o wieczyste użytkowanie? W dyskusji z przedstawicielami ministerstwa transportu przekonywano mnie, że przepis sprowadza się do tego, że na rozwiązanie umowy w tym przypadku musi być zgoda wieczystego użytkownika. Ale z redakcji tego przepisu obowiązek uzyskania takiej zgody wyraźnie nie wynika.

Ponieważ wiem ze stosowania art. 57a prawa lokalowego, że inny był zamysł wprowadzenia tego przepisu do prawa lokalowego, a w innym zupełnie kierunku poszło później orzecznictwo sądów powszechnych, to proponuję, żeby nie było nieporozumień, wniesienie drobnej poprawki uściślającej art. 28.

Mianowicie proponuję końcową kropkę zastąpić przecinkiem i dodać słowa: „za jego zgodą”. Nie będzie wtedy żadnych wątpliwości, że umowa na podstawie art. 28 będzie mogła być rozwiązana jedynie za zgodą wieczystego użytkownika. Jeżeli agencja i wieczysty użytkownik nie dojdą do porozumienia co do rozwiązania umowy wieczystego użytkowania, wtedy musi być wszczęty proces postępowania wywłaszczeniowego. Zgodnie bowiem z art. 26 ust. 4 ustawy o gospodarce gruntami prawo wieczystego użytkowania, podobnie jak i prawo własności, może być wywłaszczone.

Chcę podkreślić, że prawo wieczystego użytkowania zastępuje prawo własności w stosunku do gruntów stanowiących własność skarbu państwa i własność gmin. Dlatego przy uchwalaniu tego typu ustaw powinniśmy również zadbać o ochronę wieczystych użytkowników. Dziękuję bardzo. Poprawkę dałem na piśmie, ale mogę jeszcze dodać ...

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dobrze, dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Jerzego Chorążego, następnym mówcą będzie pan senator Piotr Łukasz Juliusz Andrzejewski.

### **Senator Jerzy Chorąży:**

Panie Ministrze! Panie i Panowie Senatorowie!

Z historycznych doświadczeń wiadomo, że rozwijały się te kraje, regiony i środowiska, przez które przebiegały ważne szlaki handlowe i komunikacyjne. Polska jest położona w specyficznym miejscu Europy, w którym krzyżują się szlaki komunikacyjne wschód-zachód, północ-południe. Do niedawna, z wiadomych względów politycznych, nie mogliśmy tego atutu wykorzystać.

Jeśli dziś nie nadrobimy tych kilkudziesięcioletnich zaległości, to pozostaniemy na stałe na peryferiach Europy. Nie jest bowiem tajemnicą, że konkurencyjne projekty budowy sieci auto-

(senator J. Choraży)

strad rodzą się w ościennych państwach. W tym kontekście należałoby chyba rozgrzeszyć rząd za to, że opracowany przez siebie projekt ustawy o autostradach płatnych skierował do parlamentu w trybie pilnym. W tym wypadku pośpiech jest uzasadniony. Choć z drugiej strony, zważywszy na rangę przedsięwzięcia, dla którego ustawa ma stworzyć ramy prawne, należałoby życzyć sobie trochę więcej czasu na dogłębne przemyślenie tej materii.

Program budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu jest przedsięwzięciem ogromnym. Biorąc pod uwagę jego wielkość, wartość i nowoczesność, należy go uznać za największą w naszym kraju ingerencję człowieka zarówno w naturalne środowisko, jak i w to, co człowiek stworzył. Ta inwestycja podzieli bowiem nie tylko kompleksy rolno-leśne, ale w niektórych przypadkach zburzy podział administracyjny, przetnie na pół niejedną ojcowiznę. Może wywołać wiele żalu i goryczy, i stworzyć poczucie mniej lub bardziej uzasadnionych krzywd w wymiarze indywidualnym.

Z tego punktu widzenia to przedsięwzięcie będzie bardziej służyć przyszłości niż terażniejszości. Ale gdybyśmy nie zdobyli się na to dziś, to nasi następcy mogliby mieć do nas uzasadnione pretensje. Jeśli nie może być wątpliwości co do celowości budowy sieci autostrad w Polsce, to trudno oprzeć się wrażeniu, że sama ustawa umożliwiająca realizację tego przedsięwzięcia jest niedopracowana, a niekiedy zapisy kłócą się z intencjami bądź też nasuwają wiele pytań.

Nie ulega wątpliwości, że ideą ustawy jest to, aby autostrady nie były budowane ze środków państwowych, lecz z komercyjnych. Jest to założenie prawidłowe, bo realistyczne – mimo, że dzieli ono podmioty gospodarcze na lepsze i gorsze. Ale to sankcjonuje interes państwa. Trudno na przykład dopuszczać do przetargu jednoosobowe spółki skarbu państwa, byłaby to przecież czysta fikcja. Ale trudno już zrozumieć, dlaczego tego samego prawa pozbawia się inne formy organizacyjne. Argument, że takowych jest w Polsce niewiele, nie stanowi żadnego wytłumaczenia. Wyłączne prawo uczestniczenia w przetargach daje się natomiast spółkom – także z ograniczoną odpowiedzialnością – które przecież nie cieszą się dobrą opinią. Określenie kapitału zakładowego tych spółek stwarza nadzieję, ale tylko nadzieję, na to, że będą to podmioty wiarygodne.

Ustawa daje pewne preferencje wykonawcom polskim. Te preferencje nie są jednak dokładnie sprecyzowane. Zważywszy jednak na zapis ust. 4 w art. 49 wydaje się, że projektodawcy ustawy mają dobre rozeznanie w kondycji finansowej polskich spółek z ograniczoną odpowiedzialno-

ścią i w ich kapitale akcyjnym. W tej sytuacji na uwagę zasługuje treść ust. 5 w wyżej wymienionym artykule, jest to zapis realistyczny. Zachodni inwestorzy wiedzą bowiem dobrze, gdzie najtaniej kupić materiały i siłę roboczą. Z drugiej znów strony trzeba wziąć pod uwagę fakt, że nie ma w Polsce takich firm, które choć w części zdołałyby zaprojektować, sfinansować i wykonać tak ogromne przedsięwzięcie. Już bowiem sam udział w przetargu wymaga wyłożenia odpowiednio wysokich sum. Samo wykupienie informacji do kwalifikacji wstępnej pochłonie kilkanaście tysięcy dolarów. Świadczy to o tym, że rząd – skądinąd słusznie – kieruje wzrok tam, skąd może napłynąć, choć nie musi, odpowiedni kapitał. Gdyby jednak się to udało, to nie ulega wątpliwości, że czas, jaki poświęcamy debacie nad tą ustawą, nie byłby czasem straconym.

Polskie autostrady będą służyć, co jest oczywiste, również Polakom, których będzie stać na korzystanie z ich niewątpliwych dobrodziejstw. Ale zważywszy na charakter tej ustawy, chodzi także o to, by na mocy międzynarodowych uzgodnień zostały one wpisane w strukturę komunikacyjną Europy. Wydaje mi się, że póki co, takich zapewnień nie mamy, podobnie zresztą jak nasi sąsiedzi po wschodniej i zachodniej stronie granicy. A jeśli takowych nie będzie, to trudno również oprzeć się wrażeniu, że jako parlament traktowani jesteśmy przez rząd instrumentalnie. W kontekście tej ostatniej uwagi chcielibyśmy usłyszeć od przedstawicieli rządu, jaką widzą szansę na to, by specustawa mogła doczekać się realizacji. Bo że jest to specustawa, to nie ulega wątpliwości. Jej podmiotowy zakres nie koresponduje bowiem z aktami, które z tej izby wychodziły, choćby z ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym. I dlatego warto może byłoby ten szczególnie charakter ustawy wyeksponować w pochopnie porzuconej przez Sejm preambule. Dziękuję za uwagę.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Piotra Andrzejewskiego, następnym mówcą będzie pan senator Stanisław Ceberek.

### **Senator Piotr Andrzejewski:**

Panie Marszałku! Panie Ministrze! Wysoki Senacie!

Wątpliwości podniesione przez senatora Orzechowskiego winny być przedmiotem naszej szczególnej uwagi. Jako izba rozsądku i druga instancja legislacyjna niewątpliwie mamy obowiązek dbałości o to, żeby obowiązujący w Polsce system prawny miał nie tylko cechy, o których mówimy tu przez wszystkie kadencje Senatu –

(senator P. Andrzejewski)

mianowicie był spójny, niesprzeczny, zupełny i komplementarny, wzajemnie się dopełniający.

Ta specustawa zawiera rozwiązania, które godzą w pewność obowiązującego w Polsce systemu prawnego. Oczywiście, nie w swoich celach i rozwiązaniach zasadniczych, ale tam, gdzie jest mowa w art. 28 o administracyjnym trybie rozwiązywania czegoś, co jest równoznaczne z tytułem własności. Człowiek powinien być pewny swojej własności i tak samo użytkownika wieczystego, które jest namiastką własności i rodzi takie same skutki. Ktoś wybudował dom, ma tam swoją siedzibę i nagle z mocy decyzji agencji zostaje jej pozbawiony, bo tak brzmi literalnie przepis art. 28. Wydaje mi się niemożliwe rozstrzygnięcie tego na mocy decyzji administracyjnych. Jest to instytucja prawa cywilnego, prawa rzeczowego, której dotyczy cały tytuł drugi prawa rzeczowego. Artykuły od 232 do 243 kodeksu cywilnego, które mówią, że stosuje się tutaj tryb rozwiązywania i ochrony jak przy tytule własności, bo *de facto* jest to na 99 lat namiastka tytułu własności.

Stąd, żeby nie przedłużać, proponuję, żeby nie tworzyć hybrydy powodującej, że decyzję administracyjną o skutkach cywilnych wydaje się za zgodą zainteresowanego. Należy tu zrobić to, co zwykle poprzedza tryb wywłaszczenia własności, mianowicie art. 28 nadać następujące brzmienie: „W wypadku, gdy przeznaczone na pasy drogowe nieruchomości stanowiące własność skarbu państwa zostały oddane w użytkowanie wieczyste, agencja działając w imieniu skarbu państwa... – bo to jest bardzo istotne – ...może wystąpić do użytkownika o rozwiązanie umowy użytkowania wieczystego z odpowiednim zastosowaniem art. 32”. Tam są podane rygory odškodowawcze.

Takie brzmienie jest bardziej komplementarne, czyli współbrzmiające z następnym art. 29, który mówi, że wszczęcie postępowania wywłaszczeniowego w przypadku dobrowolnego niezawarcia umowy, której dotyczą, proszę zwrócić uwagę, art. 26 i art. 28. Jest tu powiedziane, że musi to nastąpić w drodze dwustronnej czynności cywilistycznej, a nie jednostronnego aktu decyzji administracyjnej. I czystość legislacyjna i pewność systemu prawnego w Polsce wymaga tej korekty, co do tego jestem zgodny z panem senatorem Orzechowskim. Natomiast musi to być skorelowane z ogólnymi zasadami prawa cywilnego i trybem postępowania, o którym mówi art. 29. Inaczej mamy niespójny pod względem prawnym akt prawny o dużej doniosłości, ale zawierający podstawowy błąd godzący w pewność obrotu i stałość systemu prawnego, który jest przedmiotem szczególnej ochrony.

To tyle. Składam poprawkę na ręce pana marszałka.

Druga kwestia, która budzi poważne wątpliwości moje i senackiego klubu NSZZ „Solidarność”. Oczywiście moje wystąpienie jest związane również ze stanowiskiem mojego klubu, który dba szczególnie o ochronę własności i quasi-własności, jaką jest wieczyste użytkowanie.

Chodzi o charakter podmiotowy samej agencji, która reprezentuje własność skarbu państwa i ma korzystać z kredytów długoterminowych, a jednocześnie otrzymuje dotacje corocznie ustalone w budżecie. Coś tu jest nie tak, za dużo jest tych źródeł finansowania. Tym bardziej, że składniki majątkowe nabyte na cele agencji tworzą fundusz statutowy agencji. Jest problem, czy w ogóle agencja może być podmiotem udziałów w tych przedsięwzięciach. Z ustawy wynika, że może być, i że na fundusz statutowy mogą się składać udziały w spółkach prowadzących tę działalność, jak również dochody z korzystania z budowanych autostrad.

Przeszkód ustawowych nie ma. Wydaje mi się, że jeżeli agencja będzie się samofinansować, a tak zakładamy, to z tą dotacją coś jest nie tak. Jeśli ma być ona samofinansująca, a to przedsięwzięcie ma być tak dochodowe, to powinna zaciągnąć długoterminowy kredyt i później ten kredyt oddać, a nie korzystać kosztem najuboższych z określonych dotacji na tę działalność. Przecież i tak mamy deficyt budżetowy. Dlatego też wydaje mi się, że te wątpliwości, aczkolwiek nie doczekają się rozwiązania w formie poprawki legislacyjnej, powinny być wyjaśnione, o co będę prosił pana ministra.

Poza tym w imieniu klubu chcę poprzeć poprawki złożone przez Komisję Ochrony Środowiska, które dają większą pewność, iż przy tworzeniu tej ustawy i jej wykonywaniu – co jest niezwykle potrzebne i przełomowe – będą respektowane priorytety ochrony środowiska w Polsce. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Stanisława Ceberka, następnym mówcą będzie pan senator Zbigniew Romaszewski.

### **Senator Stanisław Ceberek:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

W zasadzie już wczoraj wypowiedziałem się na temat ustawy o budowie autostrad i wyraziłem pogląd, że chyba będę przeciwny przyjęciu ustawy bez poprawek, chyba że jeszcze dzisiaj przekona mnie pan minister, że moja uwaga jest bezzasadna.

Chodzi mi o niedostateczne zabezpieczenie w tej ustawie interesu państwa i narodu, czyli tak zwanego grosza publicznego, który jako taki

(senator S. Ceberek)

jest zwykle narażony na różne malwersacje i nadużycia. I dlatego powinien być należycie i szczególnie zabezpieczony.

Według mnie, każde przedsięwzięcie tego typu, również budowa autostrad, powinna być uzbrojona w kosztorys i projekt przed przetargiem. I dopiero na tej podstawie można dokonywać przetargu, który będzie bliski rzeczywistości. Kiedy wójt w mojej gminie zrobił mostek bez kosztorysu, o mało nie wyleciał, bo potem rodzą się różne domysły.

Niepokój w tej ustawie może również budzić powierzenie realizacji budowy autostrad spółkom z ograniczoną odpowiedzialnością, nie cieszą się one bowiem dobrą sławą. Wprawdzie projektodawcy ustawy zakładają, że mają to być spółki poważne, o kapitale zakładowym rzędu 10 milionów dolarów, ma to wyeliminować ewentualne nadużycia. Niestety, zapis ten nie usuwa zagrożeń. Nie jest wielką sztuką, przy dzisiejszych możliwościach, posiadanie na koncie 10 milionów dolarów, jutro tych pieniędzy może już nie być.

Uniemożliwia się wtedy tym spółkom dostęp do kredytu, a w rzeczywistości uniemożliwia się im bogacenie. Jest to bardzo niebezpieczne, zważywszy na brak sprecyzowania w ustawie kosztorysu tego przedsięwzięcia. Te koszty mogą być sztucznie zawyżone, a pieniądze mogą wpływać bezprawnie do kieszeni prywatnych. Będzie to podwójny zysk dla nich. Raz, z tytułu otrzymania zawyżonego kredytu i po raz drugi, z tytułu zysków czerpanych z eksploatacji autostrad.

Mało precyzyjnie określa się preferencje dla polskich przedsiębiorstw uczestniczących w przedsięwzięciu, a także dla polskich pracowników, jeżeli będą zatrudnieni. Mamy przecież pewne doświadczenia, wiemy, że posiadamy też dobrej klasy wyspecjalizowany sprzęt do budowy autostrad, który może i powinien być wykorzystany zarówno przez polskie przedsiębiorstwa, jak i zagraniczne. Służyłoby to rozwojowi polskiego przemysłu, w tym zbrojeniowego. W przeciwnym wypadku preferencje dla wykonawców polskich, i nie tylko polskich, będą iluzoryczne, a realizacja przedsięwzięcia nie będzie kołem zamachowym napędzania koniunktury w całej gospodarce narodowej – a mogłaby nim być. Chodzi o to, by w przepisach wprowadzających ustawę pomyśleć o preferencjach dla koncesjonariuszy, którzy spełnialiby wyżej wymienione wymogi, a jednocześnie wykorzystali do budowy autostrad polski cement, polskie środki transportu, polską stal itd. Miałoby to niebagatelne znaczenie dla polskiej gospodarki.

Biorąc pod uwagę ciągle wzrastający tranzyt przez Polskę w kierunku północ-południe i wschód-zachód dobrze byłoby, aby ministerstwo transportu zaprosiło do współpracy przy planowaniu autostrad Polskie Koleje Państwo-

we. Doświadczenia takiej potęgi gospodarczej, jak Stany Zjednoczone, wskazują, że najlepiej opracowana sieć autostrad nie spełnia swojej roli przy przewozach osobowych i transportowych, jeżeli nie jest wspomagana przez kolej. Projekt opracowany wspólnie przez te instytucje mógłby stanowić fenomen na skalę światową, a dla kraju byłoby to oczywiście dużą korzyścią.

Reprezentująca skarb państwa Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad powinna zwracać baczną uwagę – powtarzam to jeszcze raz – na to, aby w trakcie realizacji przedsięwzięcia, szczególnie przy przetargach, nie zawyżano kosztów budowy, bo można to pominąć, nie zwrócić na to uwagi. Jednak w konsekwencji może to doprowadzić do różnego rodzaju nadużyć, choćby w zakresie narażania państwa na poręczanie zbyt wysokich kredytów, a banków na wydawanie zbyt dużych sum pieniędzy.

Można by tutaj więcej mówić o tej ustawie, jak zresztą o każdej innej, ale ma ona szczególne znaczenie. Bowiemy ma regulować transport krajowy i międzynarodowy. I od właściwego rozwiązania tego problemu zależy właściwe funkcjonowanie gospodarki narodowej, podobnie jak właściwy krwioobieg decyduje o właściwym funkcjonowaniu organizmu ludzkiego.

Jeżeli te wątpliwości nie będą rozwiane, chociaż właściwie uważam, że one nie mają większego znaczenia... Będę głosował za ustawą bez poprawek. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Zbigniewa Romaszewskiego, następnym mówcą będzie pan senator Józef Frączek.

### **Senator Zbigniew Romaszewski:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Chciałem zwrócić uwagę na dwie rzeczy. Poza art. 28 – gdzie całkowicie zgadzam się zarówno z panem senatorem Orzechowskim, jak i z panem senatorem Andrzejewskim, że tam istnieje pewien problem – w moim przekonaniu taki problem istnieje też w art. 32, również dotyczącym problematyki wywłaszczeń. I muszę z przykrością powiedzieć, że nie widzę tu rozwiązania tego problemu do końca, ale chcę się z Wysoką Izbą podzielić swoimi refleksjami.

Otóż art. 32 stwierdza: „Odszkodowanie za wywłaszczoną nieruchomość powinno odpowiadać jej wartości rynkowej... – i teraz – ...ustalonej według stanu na dzień wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady”. I jest to uregulowanie, które odbiega od standardowych uregulowań wywłaszczeniowych, gdzie wartość nieruchomości określa się na dzień wydania decyzji wywłaszczeniowej.

(senator Z. Romaszewski)

Dlaczego takie uregulowanie jest w ustawie o autostradach płatnych? Sprawa wydaje się zupełnie jasna, jest to kwestia zapobieżenia spekulacji gruntami. Jest to całkowicie oczywiste, że w wyniku decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady nastąpi spekulacja gruntami, ceny gruntu zaczną rosnać i w tym momencie ta cena narażałaby skarb państwa na dodatkowe koszty. Tak że to rozwiązanie jest słuszne. Powiem, że w 90% przypadków zgodziłbym się z tym rozwiązaniem, natomiast obawiam się, że może istnieć 10% przypadków, gdzie będzie się to odbywało ze szkodą dla obywatela.

Trzeba sobie zdawać sprawę, że ktoś ma jakieś siedlisko w miejscu, z którego zostaje wywłaszczony. Zwraca mu się równowartość w wysokości ustalonej w dniu lokalizacji, po czym następuje przewidziana przez ministerstwo spekulacja gruntami. Za te pieniądze, które właściciel ziemi otrzymuje w dniu ustalenia lokalizacji, nie jest w stanie nabyć czy zbudować tego siedliska w rejonie, w jakim zamieszkuje. I tu zaczyna się dramat ludzki. Jak ten problem rozwiązać? Myślę, że do panów senatorów, przez których województwa będą przebiegały autostrady, mnóstwo takich spraw może napłynąć. I to jest bardzo poważny, bardzo trudny problem. Wydaje mi się, że powinna istnieć jakaś droga uregulowania tego w poszczególnych przypadkach, kiedy dotyczy to podstawowych warunków życiowych obywateli.

Druga sprawa. Chciałem zwrócić uwagę, że w tej ustawie mówi się właściwie o autostradach płatnych, budowanych przez różne konsorcja, natomiast stosunkowo mało uwagi poświęca się standardowi autostrad. Jak wiadomo, autostrada autostradzie nierówna i jak te nasze autostrady będą wyglądały, nie wiadomo, przynajmniej z tego dokumentu to nie wynika. Nie wynika nawet to, w jakiej mierze od konsorcjów budujących autostrady będzie wymagane spełnienie pewnych warunków, żeby te autostrady odpowiadały odpowiednim standardom międzynarodowym, na przykład, wymogom wyciszenia. Autostrady w Europie w większości są wyciszone, tak że zupełnie nie przeszkadzają ludności. To jest ten problem, który według mnie tutaj nie został rozstrzygnięty, nic o tej sprawie się nie mówi.

Z tego powodu byłbym zwolennikiem poparcia poprawek Komisji Ochrony Środowiska, gdzie te problemy po prostu zostały w jakiś sposób zaakcentowane. Dziękuję bardzo.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Józefa Frączka.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

#### **Senator Józef Frączek:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Do zabrania głosu w tej debacie skłoniły mnie poprawki zgłoszone przez pana senatora Jerzego Derkacza. Ja tylko przypomnę prawdę znaną wszystkim tu obecnym, że w biznesie i w polityce nie ma sentymentów. Jeśli więc spojrzymy na układ tych autostrad, na mapę i na kolejność ich budowy, to dojdziemy do wniosku, że to inwestorzy, nikt inny, podyktowali nam pewne specyficzne warunki – w pierwszej kolejności będą budowane autostrady łączące wysoko uprzemysłowiony Zachód z posiadającym surowce Wschodem. Pierwsze powstaną autostrady z Berlina do Moskwy, z Berlina do Kijowa. I jedna uwaga: te autostrady prawdopodobnie przejmą cały ruch tranzytowy, który w tej chwili odbywa się przez nasze porty. Nasze porty zostaną na boku i później okaże się, że już nie będzie co wozić z Gdańska na południe, bo przewoźnicy raz ustawieni na Hamburg na pewno nie zmienią kierunku.

Uważam, że nie do przyjęcia jest również poprawka mówiąca, żeby odsunąć Ministerstwo Obrony Narodowej od udziału w pracach związanych z projektowaniem tych inwestycji. Nie jestem specjalistą wojskowym, ale z tego, co wiem, to właśnie autostrady stanowią jeden z elementów obrony przeciwlotniczej, mogą być lotniskiem dla samolotów myśliwskich i są strategiczną pozycją w każdym kraju. Dziękuję za uwagę.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Adama Wosia.

#### **Senator Adam Woś:**

Panie Marszałku! Panie Ministrze! Wysoka Izbo!

Chciałbym tylko skierować do pana ministra swoje wątpliwości odnośnie do art. 15 i 35, dotyczących dochodów własnych gmin. Artykuł 15 ust. 2 mówi: „Agencja jest zwolniona z opłat skarbowych oraz podatku od nieruchomości do dnia przekazania autostrady lub jej części do eksploatacji przez koncesjonariusza”. Podobnie art. 35: „Agencja jest zwolniona z opłat za użytkowanie nieruchomości przeznaczonych na pasy drogowe autostrad”.

Panie Ministrze, uważam, że dochody własne gminy są zbyt mocno narażone na straty i ustawa w żaden sposób nie mówi, w jaki sposób może to być zrekompensowane. A uważam, że można to zrobić w formie subwencji. Zgadzam się oczywiście z tym, że tych środków brakuje na wszystko. Ale wyobraźmy sobie, że autostrada przecina jakąś gminę dokładnie w połowie i że ten pas

(senator A. Woś)

zajmowany przez autostradę jest dość znaczny. Tym samym dochody własne gminy w znacznym stopniu zostaną zmniejszone. Oczekuję krótkiego wyjaśnienia przedstawiciela rządu. Dziękuję bardzo.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Na tym zakończyliśmy debatę, wyczerpaliśmy listę mówców.

Zgodnie z art. 43 ust. 2 i w związku z art. 30 ust. 2 Regulaminu Senatu chciałem teraz udzielić głosu przedstawicielowi rządu. Informuję, że do reprezentowania stanowiska rządu w tej sprawie został upoważniony minister transportu i gospodarki morskiej, pan Bogusław Liberadzki.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Panie Marszałku! Wysoki Senacie! Panie i Panowie Senatorowie!

Niech mi wolno będzie najpierw podziękować za dotychczasowy wkład pracy, za dyskusję, za podjęcie sprawy, za taką właśnie ocenę rangi tej ustawy. Niech mi wolno będzie także podziękować za to, z czego mogliśmy już skorzystać, uczestnicząc w dyskusjach na posiedzeniach komisji senackich nad przedłożonym projektem ustawy. Chciałbym bardzo wyraźnie podkreślić, iż w pełni podzielałam te wszystkie poglądy, które mówią o wyjątkowości tego projektu. Podchodzę do projektu, jak deklarowałem to już w Sejmie, z dużą pokorą, mając na uwadze znaczenie, skalę i jej stopień oddziaływania na nasze życie, na życie milionów naszych rodaków, mając na uwadze także zmianę miejsca Polski w konfiguracji europejskiej. Jednocześnie jednak podchodzę do tego projektu bez strachu, zakładając także, iż przez te lata po 1989 r., w okresie budowy gospodarki rynkowej i szybkiej transformacji nauczyliśmy się bardzo wielu rzeczy i jesteśmy w stanie stawić czoła tym wyzwaniom. W pełni podzielałam pogląd, że jest to wyzwanie niezwykle, pierwszy projekt o tych rozmiarach, o tej konstrukcji w całej Europie Środkowo-Wschodniej.

Niech mi też wolno będzie wyrazić przekonanie, oparte na doświadczeniach współpracowników, moich własnych doświadczeniach i studiach kiedyś odbytych, iż przystępujemy do tego, jak się zdaje, przygotowani. Otrzymaliśmy potwierdzenie tego ze strony tych krajów i organizacji, które już wcześniej zdobyły doświadczenie.

Panie i Panowie! Proszę pozwolić mi wejść nieco głębiej w sprawy, które zostały podniesione

na samym początku przez pana senatora Okrze-sika, a także były przedmiotem troski Wysokiego Senatu przez całe dzisiejsze przedpołudnie. Mam na myśli problemy ekologii. Chciałbym bardzo wyraźnie podkreślić, że prace nad projektem autostrad zaczęliśmy od szacunków skutków ekologicznych, od badań, które były prowadzone zgodnie z przyjętą i uznaną także w standardach międzynarodowych tak zwaną makietą studium oceny oddziaływania autostrad na środowisko. Wykonane zostały opracowania dla pierwszych trzech autostrad, to jest A-1 – od Gdyni do Tuszyna, czyli praktycznie do Łodzi, A-2 – od granicy państwa do okolic Warszawy i A-4 – od granicy państwa do Krakowa. I co tam jest uwzględnione? Przede wszystkim podstawy formalno-prawne wykonywania ocen oddziaływania na środowisko. Pragnę zwrócić uwagę, Wysoka Izbo, że w samym tylko projekcie przedkładanej ustawy mamy dziewięć odwołań, odnośników do ustaw mówiących o ochronie środowiska. Także normy, które chcemy zastosować w tych wytycznych, jakie opracowywaliśmy, odnoszą się do konwencji międzynarodowych – i tych, które już uznaliśmy, i tych, które będziemy musieli uznać w naszej drodze do integracji z Unią Europejską. Specjalną część poświęciliśmy wydzieleniu przepisów Unii Europejskiej jeszcze nie osiągniętych, ze swego rodzaju naznaczeniem drogi, którą musimy przejść w regulacji w zakresie ekologii, aby móc tym wymaganiom sprostać.

Następnie całą część specustawy o ekologii poświęcamy zróżnicowaniu zakresu i szczególności potrzebnych badań ochrony środowiska w zakresie autostrad. Tutaj także mamy bardzo wyraźnie ujednoczone metodologie szacowania wpływu na środowisko i podkreślone sposoby ograniczenia negatywnych wpływów autostrady na środowisko. Jeśli chodzi o samą metodologię, także bardzo wyraźnie chciałem podkreślić, że będą wykonywane, i to jest obowiązek, następujące opracowania: inwentaryzacja otoczenia autostrady w aspekcie środowiskowym, ocena wpływów na środowisko, projekt zabezpieczeń w zakresie ochrony środowiska i przyjęcie wielokryterialnej oceny rozwiązań projektowania.

Inwentaryzacja będzie obejmować następujące sprawy: obszary wymagające ochrony na mocy przepisów, czyli rezerваты, parki narodowe, pomniki przyrody, parki krajobrazowe i ich strefy ochronne, miejsca o istotnych walorach architektonicznych, stanowiska archeologiczne, wody powierzchniowe i głębinowe wraz z ich klasyfikacją, ujęcia wód do celów pitnych, przemysłowych, gospodarczych i ich strefy ochronne, kopaliny, gleby, siedliska flory i fauny, osadnictwo, system osiedleńczy i skutki tego dla systemu osiedleńczego – zarówno skutki osiedlotwórcze, zwłaszcza w węzłach autostradowych, jak i skutki podzielenia przez autostrady, na co zwracano



(minister B. Liberadzki)

uwagę i w czasie dzisiejszej dyskusji, tych niedużych wspólnot na dwie części, włącznie nawet z tym, że autostrady mogą dzielić wspólnoty parafialne. Będziemy uwzględniać uprawy rolne i inne czynniki, które w poszczególnych fragmentach autostrad – mówimy już nawet o fragmentach, a nie o całym ciągu autostrady – mogą się okazać ważne.

Opracowania, o których już państwu wspominałem, są wykonane według kryteriów: mapa i wrysowany fragment autostrady, opis nawet tych miejsc, gdzie na razie możemy się ewentualnie spodziewać wystąpienia któregoś z tych czynników, łącznie nawet z przewidywanymi na podstawie badań historycznych możliwościami znalezisk archeologicznych.

A zatem chcę zaprosić, w razie potrzeby, do ministerstwa, by umożliwić sprawdzenie tych tomów, które są już gotowe. W projekcie ustawy jest nawet zapisany obowiązek składania przeze mnie okresowego sprawozdania premierowi – rozumiem, że cały rząd będzie je składał parlamentowi – z przebiegu procesu realizacji koncepcji budowy autostrad.

Podpisuję się pod poglądem odnośnie do efektów makroekonomicznych, jakie pan senator Piwoński był uprzejmy przedstawić. Podzielim także to, o czym mówił senator sprawozdawca, pan Kruk. Rzeczywiście znajdujemy się u progu pewnej nowej szansy, śmiem twierdzić nawet, że awansu cywilizacyjnego i także być może zapobieżenia paraliżowi komunikacyjnemu. Podzielim pogląd pana senatora, że stoimy w obliczu paraliżu komunikacyjnego czy transportowego naszego kraju. Tempo wzrostu natężenia ruchu jest wielokrotnie większe niż tempo spadku nakładów realnych na infrastrukturę w Rzeczypospolitej Polskiej. Procent nakładów na infrastrukturę drogową w roku 1993 w budżecie w przeliczeniu na porównywalne złotówki w stosunku do połowy lat osiemdziesiątych to udziały rządu 18%–24%, a liczba samochodów i intensywność ruchu się zwielokrotniły.

Bardzo nie chciałbym być tym, który będzie odchodził z tego stanowiska, zostawiając za sobą: po pierwsze, bardziej zdegradowaną infrastrukturę, po drugie, brak perspektyw, form organizacyjnych i koncepcji finansowania modernizacji infrastruktury. To, co przedkładamy, jest swego rodzaju nietradycyjną, nowoczesną koncepcją, jaką się stosuje wśród krajów G-7. To wyrwanie się z impasu w zakresie infrastruktury transportowej, bez której nie ma po prostu życia gospodarczego i społecznego, a której ubóstwo powoduje, że jakość tego życia jest bardzo niska.

Podnoszono dylemat, czy realizacja programu budowy autostrad płatnych nie spowoduje pogorszenia sytuacji tej części dróg, które są bez-

płatne, a także nie odbije się negatywnie na innych elementach infrastruktury transportowej, zwłaszcza zaś kolejowej.

Chciałbym bardzo wyraźnie podkreślić, iż w tak skonstruowanej koncepcji budowy autostrad płatnych postanowiono ani o złotówkę nie zmniejszyć możliwych nakładów z budżetu państwa na infrastrukturę drogową i kolejową, także portową i lotniczą. Moim obowiązkiem jest patrzeć na całość infrastruktury transportowej. Zamiar jest nawet wręcz odwrotny, żebyśmy po pierwszych dwóch latach, czyli w budżecie roku 1994 i budżecie roku 1995, gdzie suma korzyści budżetowych będzie mniejsza niż suma nakładów budżetowych na autostrady płatne, uzyskali nadwyżkę korzyści budżetowych nad nakładami poniesionymi na budowę autostrad płatnych. Na czym opieram to stwierdzenie? Zakładamy, że około 15% kosztów budowy autostrad płatnych będzie stanowiła wartość wykupionych przez skarb państwa gruntów, wniesionych jako możliwość inwestycyjna. Ogółem 85% kosztów będzie pochodzić z pieniędzy inwestorów kupujących, będących polskimi podatnikami, bo to jest warunek *sine qua non* ustawowy. Dalsze zabezpieczenia, o które panowie senatorowi pytali, czyli sama концесja i umowa концесyjna, precyzująca szczegółowo warunki концесyjne, narzuca to wręcz dodatkowo. Oznacza to, że z tych 85% co najmniej 20% nakładów wpłynie do budżetu państwa w formie różnego rodzaju podatków, począwszy od cementu, podatku od dochodów osobistych i tak dalej. 20% od 85% to jest nieznacznie więcej niż 15% od 100% ogólnych nakładów. Uzyskanie tego wpływu do budżetu plus zmniejszenie bezrobocia, plus generalnie nakręcenie koniunktury, także inwestycje wzdłuż autostrady i wokół autostrady, na węzłach i skrzyżowaniach spowodują, iż uzyskamy korzyści netto do budżetu państwa. Senatorowie także w czasie dyskusji wskazywali chociażby na podatek paliwowy, dający możliwości wręcz zwiększenia nakładów na tę część infrastruktury, która ma być finansowana ze środków budżetowych.

Projekt budowy autostrad powstawał równocześnie, w bardzo ścisłym związku z dokumentem o polityce transportowej. Taki dokument jest gotowy, jest po uzgodnieniach międzyresortowych. W ciągu dwóch czy trzech tygodni znajdzie się na posiedzeniu Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, a następnie na posiedzeniu rządu. Będę zwracał się do naszego parlamentu – Sejmu i Senatu, o to, żebyśmy mogli odbyć rzetelną debatę parlamentarną nad polską polityką transportową, nad stanem polskiego transportu, nad pewną koncepcją transportu jako tego czynnika, który nie tylko jest służbą publiczną, ośrodkiem kosztów, lecz także tym czynnikiem, który świadczy o awansie cywilizacyjnym i praktycznie powoduje, że jest bardzo ścisła korela-

(minister B. Liberadzki)

cja: dobry transport, dobre drogi, dobre koleje, dobre lotnictwo – bogaty kraj. I odwrotnie: ubóstwo infrastrukturalne, ubóstwo transportowe – ubogi kraj.

Chciałbym także patrzeć na autostrady jak na swego rodzaju pomniki kultury materialnej. Wspominał pan senator Maciołek o formie awansu cywilizacyjnego. Jeżeli spojrzymy od strony historycznej na Rzym, to znany jest on ze swej Drogi Apijskiej – *Via Appia*. Jej fragmenty istnieją do dzisiaj. Autostrady zatem wpisujemy, jak pan senator Olszewski podkreślił, w integrującą się Europę. Chciałem z całą mocą potwierdzić, że to jest wyzwanie. W Europie kształtuje się nowy ład przestrzenny, nowy ład gospodarczy. Niekoniecznie to my wjedziemy do Europy, jak mówił pan senator Patyk, ale w znacznej mierze także Europa wjedzie do nas, bo będziemy fizycznie dostępni. Chcielibyśmy także, iżby ten wjazd Europy do nas niekoniecznie był na nasz rachunek. I naszym zamiarem jest, żeby spełnić swego rodzaju kryterium sprawiedliwości społecznej. Kto używa nowej jakości, ten za tę nową jakość płaci. Chcielibyśmy zatem, zanim Polacy w pełni zaczęną korzystać z autostrad – aczkolwiek są badania wskazujące, że istnieje skłonność polskiego rynku do korzystania z autostrad płatnych – także móc zwiększyć naszą ofertę eksportową. Przejazd tranzytowy obcych samochodów przez kraj to nic innego, jak eksport usług transportowych. Chcielibyśmy móc taki eksport rozwijać.

Wysoki Senacie! Nie jest rzeczą wstydliwą pobierać opłaty, jeżeli się oferuje rzetelną usługę. Ten wymóg w Europie gospodarki rynkowej, w Stanach Zjednoczonych, nazywa się *you get, you paid for*, czyli otrzymujesz to, za co płacisz. Wśród krajów G-7, najwyżej rozwiniętych, Republika Federalna Niemiec wprowadza od 1 stycznia opłaty autostradowe, obowiązkowe, od 12 marek na dobę za wjazd samochodu osobowego do 40 marek za wjazd samochodu superciężkiego lub do 2700 marek, jeżeli się wykupuje swego rodzaju bilet miesięczny. Przy tak dużym natężeniu ruchu nie da się inną metodą przeprowadzić kontroli na autostradach. Oglądałem w Stanach Zjednoczonych wiele płatnych autostrad. Wszyscy wiemy, jak jest we Francji, we Włoszech, w Hiszpanii. Skorzystamy zatem z tych wzorów.

Chcę bardzo mocno podkreślić, iż to, z czego mają powstawać autostrady, ma być *made in Poland*. Do budowy autostrad brakuje nam dwóch czynników, syntetycznie rzecz ujmując. Pierwszy, to umiejętność zorganizowania całego projektu i operowania w sposób efektywny, ponieważ musi zacząć możliwie szybko przynosić korzyści. Drugi, to brak pewnych elementów tej *high technology*, wysokiej technologii. Chodzi

o to, żeby asfalt się nie rozpuszczał w temperaturze plus 40° Celsjusza. Brakuje nam takich elementów, jak na przykład rozkładarki cyfrowe, ale tylko tego. Umowa koncesyjna ma być bardzo konkretnym umówieniem się, że to ma pochodzić z Polski. Oczywiście, ustawodawca, mając to na uwadze, będzie chyba musiał także założyć, że rząd, minister transportu – niezależnie od jego nazwy, bo to jest przecież proces wieloletni – będzie tych zasad przestrzegać.

Chciałbym także bardzo wyraźnie podkreślić, iż projekt ustawy jest tak skonstruowany, żeby interes skarbu państwa nie był zagrożony. Swoje obawy wyrażał zwłaszcza pan senator Ceberek. Wydaje nam się, że interes skarbu państwa, interes podatników, a sprawa grosza publicznego przede wszystkim nie są zagrożone, ponieważ nie z grosza publicznego budujemy – to tylko 15%, 85% będzie z innego grosza. Do 50% ma gwarantować skarb państwa. Jest to skonstruowane następująco: dzielimy ryzyko. Tu swego rodzaju miarą podziału jest najchętniej pół na pół. To ryzyko 50% skarbu państwa jest mniejsze dlatego, że 15%, to jest to, z czego skarb państwa dobrowolnie na starcie rezygnuje. Jest to wartość wniesiona gruntów, bo skarb państwa nie wchodzi do spółki. Dalsze 20% to wpływy budżetowe z podatków w procesie budowy. Zostaje nam ryzyko skarbu państwa 50% minus 35%, 15% plus 20%. Tym w razie czego efektywnie ryzykujemy.

Mamy także partnera do dzielenia ryzyka, tych 50% skarbu państwa. Mianowicie, w najbliższym czasie będziemy prowadzić rozmowy z Bankiem Światowym, który jest gotowy rozważać współdzielenie tego ryzyka ze skarbem państwa. Znaleźlibyśmy się zatem w tym przedsięwzięciu w sytuacji swego rodzaju dobrego towarzystwa, godnego zaufania: Rzeczpospolita Polska, państwo, nie tylko rząd. Ponieważ jest to ustawa, jest autorytet Sejmu i Senatu, Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, a za tym stoi państwo i międzynarodowa instytucja finansowa o pewnej reputacji. Stopień ryzyka jest dla inwestora bezpośredniego mniejszy, nie mamy narażenia bezpośrednio grosza państwowego i mamy pokrycie, gdyby nawet się zdarzyło, że trzeba z pewnej gwarancji zacząć się wywiązywać. Wcześniej budżet państwa akumulował pieniądze z tytułu tego, że budowano z nakładów niepolskich. Za bardzo nam zależy na tym, i tu zupełnie zgadzamy się z panami senatorami, żeby dopuścić firmy uczciwe. Miarą uczciwości przy tego rodzaju przedsięwzięciu jest *standing* finansowy. W tych warunkach koncesjonowania, które mamy, jest on bardzo wyraźnie zapisany, a źródła pochodzenia pieniędzy będą sprawdzane. Jest bardzo wyraźnie postawiony wymóg wiarygodności tych, którzy mówią, że udziela kredytu potencjalnym koncesjonariuszom. A zatem, jeżeli nawet zaistnieje sytuacja bankructwa,

(minister B. Liberadzki)

co się zdarzyło, przechodzi na skarb państwa, bo jest na ziemi skarbu państwa zostawione, a skarb państwa nie będzie współbankrutował, bo nie jest częścią składową firmy pod tytułem autostrada jakaś tam czy jakiś fragment autostrady.

Sprawą o znaczeniu kluczowym, tu także podzielam obawy panów senatorów, jest kwestia przezroczystości procedur decyzyjnych. Ma to zasadnicze znaczenie. Przy tej okazji także podnoszono sprawę, czy przez wprowadzenie opłaty za 1 kilometr lub 100 kilometrów cena za przejazd samochodu będzie zbliżona do ceny biletu kolejowego? Bardzo mi zależy na tym, żeby autostrady były czynnikiem nakręcającym konkurencję dla PKP na dalekie odległości i żeby poprzez jednoczesne inwestowanie w sieć kolejową, zwłaszcza tę podstawową część wyjściową – tak się składa, że również prawie 2700 km, czyli linie kolejowe E-20, E-30, E-39 i E-69, prawie równoległe wzdłuż autostrad – powstały swego rodzaju wiązki infrastruktury transportowej, tak jak to dzieje się w krajach wysoko uprzemysłowionych, gdzie mogła być w jakimś zakresie konkurencja, ale mógł być także podział rynku i współpraca. Płacąc za autostradę, zbliżamy koszty własne płacone za użytkowanie infrastruktury. W tej chwili, proszę zauważyć, kolej musi naliczać, bo jest przedsiębiorstwem, koszty amortyzacji i utrzymania linii kolejowych. Przedsiębiorstwa transportu samochodowego natomiast nie ponoszą tych kosztów w swojej strukturze. I także wspomniane wcześniej opłaty, które w tej chwili wnosimy, nie są pokryciem kosztów korzystania z infrastruktury, ponieważ są one przeznaczone na drogi o charakterze gminnym, a korzystamy, i tu o nich mówimy, z drogi o charakterze krajowym, regionalnym, a także międzynarodowym.

Zatem realizowane już projekty transportowe – w tym inwestycja na linii kolejowej E-20, czyli Warszawa – Poznań – Berlin, która będzie oddana do użytku w 1997 r. z możliwością rozwinięcia szybkości do 200 kilometrów na godzinę – wskazują, że nie ma dylematu: czy kolej, czy autostrady, czy drogi bezpłatne. To jest dylemat podobny do pytania w rodzaju: myć codziennie nogi czy ręce? Potrzebne nam jest i jedno, i drugie, i trzecie. Kwestią są tylko proporcje, źródła finansowania i tempo realizacji.

Stąd, chcąc znaleźć nowe źródła finansowania, chcąc utrzymać prawidłowe proporcje i strukturę gałęziową systemu transportowego, tak właśnie podchodzimy do całości kompleksu spraw, czyli infrastruktury transportowej Rzeczypospolitej.

Z całą pewnością stwierdzam, i to już się stało, a obawy wyrażał pan senator Choraży, że nasza sieć projektowanych autostrad już jest uznana

za część składową transeuropejskich sieci, tak zwanych *Transeuropean Networks*. Jest uznana w Brukseli, jest uznana w Strasburgu, jest uznana w Genewie, czyli w Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

W tej chwili stoimy wobec wyzwania, abyśmy ten nasz projekt, który mam nadzieję Wysoki Senat zechce uchwalić, mogli wypromować w skali światowej, abyśmy dostali oferty takich potencjalnych inwestorów, iżbyśmy mieli mały stopień ryzyka na samym starcie, wybierając spośród firm o wątpliwej czy nieznannej reputacji.

Stąd też są przewidziane przedsięwzięcia promocyjne, które były przygotowywane z pewnym wyprzedzeniem, i tu ewentualnie będę traktował to albo jako powodzenie, albo niepowodzenie – zależnie od stanowiska parlamentu – mając nadzieję, iż ustawa będzie uchwalona. W dniach 24–25 listopada odbędzie się w Warszawie seminarium sponsorowane przez Austrię i Francję o zasięgu europejskim na temat infrastruktury Europy Środkowo-Wschodniej, w tym szczególnie program polskich autostrad. Następnie, także w Warszawie, w dniach 12–13 grudnia 1994 r., odbędzie się konferencja *Financial Times*. Obecny będzie prezydent Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju oraz prezydent Europejskiego Banku Inwestycyjnego. W tle jest sprawa około 1 miliarda dolarów. Będzie okazja do zaprezentowania praktycznych, przewidywanych ustawowo, regulacyjnych rozwiązań dotyczących naszego projektu autostradowego. Zatem w tym momencie nasz projekt autostradowy wszedłby na międzynarodowy rynek finansowy, międzynarodowy rynek kapitałowy.

Chcielibyśmy, między innymi, osiągnąć możliwie dużą sprawność funkcjonowania. Dlatego jest rzeczywistość i był przez długi czas rozważany dylemat, podniesiony przez pana senatora Andrzejewskiego i w jakimś stopniu powtórzony przez pana senatora Romaszewskiego, nazwijmy to nawet wyraźniej niż panowie senatorowie powiedzieli: z jednej strony, święte prawo własności indywidualnej, a z drugiej strony, swego rodzaju pewien przymus czy potrzeba wyższego rzędu, ten wspólny cel. Jest to rzeczywistość dylemat. Stawały przed nim znacznie wcześniej inne demokracje. Oczywiście od decyzji Wysokiego Senatu, decyzji parlamentu zależec będzie ostateczne rozwiązanie. I tutaj, ze swojej strony, chcę bardzo wyraźnie zadeklarować, że poddamy się woli, poddamy się temu wyrokowi, temu stanowisku.

Jeszcze odnośnie do pytania pana senatora Wosia o narażone na straty dochody gmin. Nie będzie podatku, o którym mówimy. Tylko przez okres budowy. Okres budowy... Tu senator sprawozdawca wskazywał, że to jest 150 do 200 km rocznie. Oznacza to, że dana gmina będzie mieć wydzielony teren pod budowę praktycznie przez rok, ale za to także mamy bardzo wyraźnie za-

(minister B. Liberadzki)

strzeżone kompensaty w postaci dróg gospodarczych wzdłuż autostrady, nowych możliwości i ożywienia gospodarczego w samej gminie w okresie budowy. Sądzę, że jest to swego rodzaju kompensata, a nawet, patrząc na to z dłuższej perspektywy, kompensata rzeczywiście bardzo przyzwoita i z nawiązką.

Chciałbym także wyraźnie odnieść się do obaw pana senatora Frączka co do kolejności. Czy pierwszeństwo kierunku Wschód-Zachód nie spowoduje, że Polska stanie się swego rodzaju obszarem, nad którym zostaną spaliny, a nasz układ gospodarczy, który z natury rzeczy ma charakter południkowy, czyli uprzemysłowiony Śląsk i okno na świat w postaci portów, nie będą albo wydrenowane w kierunku zachodnim lub wschodnim, albo też Polska nie stanie się swego rodzaju kanapką trzywarstwową między autostradami.

Sądzę, że takie obawy nie muszą się sprawdzić. Dlaczego? Otóż każda z autostrad będzie oferowana na odmiennych zasadach. Jeżeli się okaże, że będzie skłonność do inwestowania w autostradę A-2 czy A-4, czyli układ Wschód-Zachód, to z naszej strony jako negocjatorów będzie proporcjonalnie duża skłonność do nałożenia odpowiednio trudnych warunków finansowych. Jeżeli skłonność do inwestowania w autostradę A-1 będzie relatywnie mniejsza, to z naszej strony będzie relatywnie mniejsza bariera wymagań odnośnie do warunków finansowych. Czym tutaj możemy sterować? Po pierwsze, okresem, na który się wyda koncesję. Po drugie, zakresem gwarancji, bo skarb państwa może gwarantować do 50%, ale nikt nie powiedział, że dokładnie 50% i wszędzie. Po trzecie, dotychczasowym stanem zaawansowania budowy. W przypadku A-1, która jest podstawową naszą obawą, bo to jest to centrum kraju, układ Północ-Południe, to tak naprawdę brakuje drogi ekspresowej na odcinku od Gdyni do Tuszyna, do Łodzi. Od Łodzi jest fragment autostradowy, który w tej chwili także z pieniędzy skarbu państwa, poprzez pożyczkę Banku Światowego, na odcinku Tuszyn-Radomsko jest modernizowany do prawdziwych parametrów autostradowych. Następnie mamy drogę, która jest drogą ekspresową, stan techniczny drogi to zupełnie inna sprawa. Czyli ponosząc 50% nakładów, niejako naturalnie kierujemy z tej tak zwanej „gierkówki” ruch na tę część, która będzie dobudowana jako autostrada płatna.

Być może pominąłem któreś z zaadresowanych do mnie pytań. Nie chcę nadużywać czasu Wysokiego Senatu – padła tu wypowiedź, że czas to pieniądz – oszczędzając więc go, wyrażam gotowość zarówno swoją, jak i moich współpracowników, do udzielenia odpowiedzi na wszelkiego rodzaju pytania, które być może ze względu

na podniosłość chwili umknęły dotychczasowej uwadze. Dziękuję bardzo za wysłuchanie. Dziękuję, Panie Marszałku.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję. Bardzo proszę, Panie Ministrze... Jeszcze mam jedno...

Już panów będę zapisywał do głosu. Proszę poprawić w protokole, że pan minister pomylił nazwisko, bo powinno być pan senator Ceberek. Dziękuję.

Jako pierwszy zadaje pytanie pan senator Maśior, bardzo proszę.

### **Senator Bogusław Maśior:**

Panie Ministrze! Mówił pan o zabezpieczeniu interesów polskich producentów maszyn drogowych. Występuję w imieniu tych właśnie firm z pytaniem: konkretnie jak i kto będzie bronił interesów polskich producentów maszyn drogowych. I właśnie w imieniu tych firm, które zwróciły się do mnie przed dzisiejszą debatą, mam pytanie. Jak i konkretnie kto będzie bronił interesu polskich przedsiębiorstw, które budują te maszyny? Konsorcjum, które zostało utworzone przez te przedsiębiorstwa, do tej pory nie otrzymało żadnego sygnału, że jego interesy będą bronił.

Temat doświadczeń innych krajów... Pan minister mówił o Włoszech, tam uruchomiono system pobierania opłat przez bramki, z którego się dzisiaj Włosi nie mogą wycofać, ponieważ ze względów społecznych jest to ileśset tysięcy miejsc pracy. Czy musimy iść w takim samym kierunku?

I trzecia sprawa. Pan minister mówił o drodze A-1, o jej stanie technicznym. Uważam, że przy tych wielkich planach – oby się szybko spełniły – nie można nie widzieć tego, co się dzieje właśnie na drodze A-1, na autostradzie z Katowic do Krakowa, na odcinku za Chrzanowem. Chyba na jednym z niewielu odcinków jakiś „wesołek” położył nawierzchnię, gdzie trzeba ograniczać szybkość do 60 kilometrów, ponieważ wylatują kamienie, żwir i nagminnie dochodzi do wypadków. Dzisiaj, jadąc do Warszawy widziałem na drodze A-1 pięć poważnych wypadków z rozbitymi samochodami. Pan minister jeździ tą drogą, wie jak wygląda prawy pas. Co w tym zakresie chcemy zrobić w najbliższym czasie?

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Czy pan minister będzie odpowiadał kolejno na pytania?

Proszę bardzo.

## **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Jeżeli pan marszałek pozwoli, może odpowiem po kolei. Dlatego, że jeżeli zbieramy dużo pytań, to świadczy o tym, że chcemy któreś „utopić”, a wolałbym nie stwarzać takiej atmosfery. Kiedy nie będę wiedział, jak odpowiedzieć, to się przyznam, że nie wiem i odpowiem kiedy indziej.

Kto będzie bronił interesów polskich firm? Przede wszystkim musimy sobie bardzo wyraźnie powiedzieć, co oznacza interes polskich firm. Nadrzędny będzie swego rodzaju interes całego przedsięwzięcia. Jeżeli polska firma zaoferuje maszyny wyraźnie gorsze, ale za to wyraźnie droższe, to umówmy się, że takiego interesu nie możemy zrobić. Natomiast, jeżeli polska firma zaoferuje maszyny, które będą w jakimś stopniu – w jakim, jest kwestią także do rozważenia – gorsze, ale nie dużo, wtedy interes polskich firm będzie zapewniony przez ustawowe sformułowanie. Warunki umowy koncesyjnej będą następujące: wejście innej firmy oznacza niewpłynięcie do budżetu państwa podatku od polskiej firmy. I to jest ten miernik – stopień otrzymywanego podatku, a ewentualnie nawet wyższa cena czy mniejsza produktywność. To będzie warunek decydujący o wyborze polskich firm, polskiego oferenta.

Panie Senatorze, nie byłbym tak pesymistycznie nastawiony. Jestem po odbytej jakiś czas temu rozmowie zarówno z przedstawicielami huty „Stalowa Wola”, jak i z przedstawicielami huty „Łabędy”, przedstawicielami przemysłu produkującego, skupionego w trzech krajowych konsorcjach: w Banku Przemysłowo-Handlowym w Krakowie, w Banku Handlowym w Warszawie i konsorcjum gdańskim.

Sądzę, że obawy są w znacznej mierze przesadne, w tej chwili nie ma drastycznego problemu w tym zakresie. Jest natomiast intencja wręcz odwrotna. Będziemy realizować to przedsięwzięcie przez 15 lat, potem wejdziemy – takie są projekty, sądzę, że nieuniknione – w realizację około 6 000 kilometrów dróg ekspresowych. Otwiera się tu zatem na dziesiątki lat zupełnie nowy rynek, jest więc raczej możliwość, oczekiwanie i tendencja, że zacznie się zupełnie nowe inwestycje w tej dziedzinie. Jeden spośród wcześniej wspomnianych zakładów, był gotowy nawet uczestniczyć finansowo w przedsięwzięciu „Agencja autostrady”, w utrzymaniu, powstaniu autostrad, ale pod warunkiem, że to będzie z jego strony swego rodzaju wpisowe.

Jeśli chodzi o interesy polskie, to po pierwsze, trzeba spełnić kryterium dobra gospodarczego. Po drugie, tych interesów musi bronić rząd; w imieniu rządu musi ich bronić minister transportu, jako ten, który będzie udzielał koncesji, nie unikając odpowiedzialności za swoje postanowienia.

Jeśli zaś chodzi o opłaty za pomocą bramek, to mamy tu generalnie dwa systemy pobierania opłat. Pierwszym z nich są właśnie bramki, o których pan senator mówił. Przy czym na autostradach, jakie wyjściowo projektujemy, dwa pasma ruchu, w jednym kierunku plus poboczne – aczkolwiek będziemy kupować ziemię na trzy pasma ruchu plus poboczne, bo za 15 lat trzeba będzie dobudować trzecie pasmo – potrzeba będzie sześciu, siedmiu, a nawet dziesięciu bramek wjazdowych w jednym kierunku w celu uniknięcia długich kolejek.

Alternatywnym rozwiązaniem jest automatyczne liczenie samochodów, odpisywanie z konta własnego, z karty kredytowej. Dopóki nie wprowadzimy w Polsce bankowych kont osobistych, systemu powszechnie obowiązujących kart kredytowych, a także dopóki nasi sąsiedzi, zwłaszcza ci ze Wschodu, których nie możemy dyskryminować przy wjeżdżaniu na autostradę, nie będą mieli podobnego rozwiązania – z tymi z Zachodu byłby mniejszy kłopot – mając również na uwadze nowe miejsca pracy, przyznam się, że opowiadam się za rozwiązaniem z bramkami. Możemy wprowadzić tak zwaną szybką bramkę przejazdu. Ale bramki, które pozwolą płacić każdorazowo, też mają zalety. Chociażby w nie najbiedniejszym stanie, czyli na Florydzie, gdzie miałem przyjemność być, są bramki. Albo jest metoda koszyczka, albo metoda slotu, albo metoda, dosłownie, ręki.

Sprawą o znaczeniu zasadniczym jest to, czy pobierający pieniądze będzie je rzetelnie oddawał operatorowi, czy będzie jeszcze jakiś przedwstępny podział. Przedsięwzięcie ma mieć charakter przedsięwzięcia prywatnego. Wiem, że patenty dopuszczające możliwość rozbieżności są rzędu nie więcej niż 0,5%–1%, ponieważ prowadzenie opłaty metodą liczenia osi samochodów powoduje, że kasjer jest praktycznie rozliczalny co do złotych.

Odcinek autostrady Katowice – Kraków. Otóż odcinek A-1, Panie Senatorze, to nie jest dokładnie droga Katowice – Kraków, to jest A-4...

(*Senator Bogusław Mąsior*: Mówię o odcinku Warszawa – Katowice).

Zgadza się, na odcinku A-1, Warszawa – Katowice, prawy pas jest niestety w rozpaczliwym stanie. O tym wiemy, wymaga on totalnej regeneracji.

Przez Dyрекcyję Generalną Dróg Publicznych zostały przeprowadzone studia. Tam wprowadzono trzy kategorie zniszczenia drogi: zniszczenia nawierzchni – to są ubytki rzędu 2–3 centymetrów; wgłębienia, nawierzchnia i część ścieralna – grubość 3–5 centymetrów oraz struktura drogi zupełnie zrujnowana. Na licznych odcinkach mamy bowiem do czynienia z zupełnym zrujnowaniem struktury dróg. Jedynym niestety ratunkiem jest totalna odbudowa tejże struktury

(minister B. Liberadzki)

drogi. Zaczynamy te remonty, nawet teraz fragment drogi jest zamknięty, o czym pan senator wie. Mamy dużo kłopotów w części, gdzie musimy ruch wprowadzać na jedno pasmo drogi. Tam też mieliśmy przynajmniej dwie wielkie tragedie: w Kozich Głowach, gdzie przydarzył się rok temu wypadek Fiata Tempry wiozącego działaczy „Solidarności”, i zaledwie przed kilku tygodniami także tam zginęła grupa posłów.

Chcemy zadeklarować, że systematycznie od 1 stycznia będzie kładziony na odbudowywanych fragmentach drogi zupełnie nowy asfalt o lepszym standardzie. Ze wstydem muszę się przyznać, że na fragmencie autostrady tej drogi szybkiego ruchu – bo to nie jest dokładnie autostrada – na długości około 30 kilometrów były przeprowadzone roboty w maju tego roku, a po okresie letnim są tam koleiny. To jest przykre, ale taka jest prawda, dlatego, że jeszcze nie wprowadzono nowego standardu. Mamy w tej chwili porozumienie z rafinerią gdańską, że będzie tam produkowany asfalt nietopliwy.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Pan senator Okrzesik, bardzo proszę o pytanie.

#### **Senator Janusz Okrzesik:**

Panie Ministrze, z szacunkiem wysłuchałem tego katalogu proekologicznych działań, które podjął resort.

Moje pytanie brzmi następująco, czy zgodziłby się pan minister z twierdzeniem, że poprawki zaproponowane przez Komisję Ochrony Środowiska są utrzymane w tym samym duchu, wychodzą się z tych samych intencji, co dotychczasowe działania ministerstwa i zapisują te intencje w ramach ustawy, którą dzisiaj omawiamy?

#### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Panie Senatorze, nie mogę temu zaprzeczyć. Natomiast uważam, że odnoszenie się w tym momencie do propozycji poprawek wypracowanych przez komisję byłoby wychodzeniem poza moje kompetencje. To jest Wysoki Senat, suweren, moja kompetencja tutaj się kończy.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Pytanie ma teraz pan senator Kochanowski.

#### **Senator Stanisław Kochanowski:**

Mam tylko krótkie pytanie dotyczące...

#### **Senator Wincenty Olszewski:**

Panie Ministrze, w pana resorcie trwa od pewnego czasu rywalizacja o świadczenie usług transportowych. Oczywiście rywalizacja ta przebiega głównie na linii PKP-PKS. Pan wprawdzie sugerował w swoim wystąpieniu, że nie ma między tymi sprawami żadnego związku, że w niczym nie zostaną naruszone interesy kolei.

Ten jeden kontrahent stanie się bardziej nowoczesnym przewoźnikiem, szybszym, a w związku z tym w sposób naturalny konkurencyjnym. Ale może to i dobrze. Czy nie ma jednak takiego zagrożenia dla kolei, że zmniejszone zostaną pewne świadczenia na inwestycje? Chociaż i w tej chwili są one niewystarczające, są bardzo małe. Czy wobec tego, że tylko około 15% kosztów inwestycji będzie porywał budżet, nie ma żadnego problemu? Chciałbym się w tym upewnić, ze względu na to, że niejako zostałem zobligowany przez środowisko kolejarskie do zasygnalizowania tego problemu. Czy ta mała parcytacja budżetu nie zagraża w niczym kolei, a wręcz przeciwnie – stworzy nowe szanse również dla kolei? Chciałbym się tylko upewnić. Dziękuję.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję. Panowie Senatorowie, naprawdę kolejno udzielałem głosu i mówiłem, żeby pan senator Kochanowski... Panie Senatorze, zaraz zabierze pan głos.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

#### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Dziękuję bardzo.

Panie Senatorze! Wysoki Senacie!

Pragnę wyraźnie zgodzić się z tym, że potrzebna jest konkurencyjność. Chciałbym, żebyśmy też sobie to powiedzieli. Natomiast różnica między PKP a PKS – rozumiem, że PKS było powiedziane symbolicznie, że chodziło o przewoźników samochodowych – polega na tym, że PKP jest jedynym przedsiębiorstwem w całej gałęzi transportu kolejowego. Jest naturalnym monopolistą, bo nie widzę potrzeby, żebyśmy budowali obok konkurencyjną sieć linii kolejowych. I jako monopolistę obowiązują go regulacje zgodne z teorią regulacji monopolu naturalnego i praktyką, czyli metodą cen maksymalnych. Jednocześnie przy tych cenach spełnia też pewne funkcje użyteczności publicznej. Mam tu na myśli zwłaszcza komunikację pasażerską, gdzie taryfy ustala minister, a budżet państwa przewiduje dotacje.

(minister B. Liberadzki)

W projekcie budżetu na rok 1995 przewidujemy łączną dotację dla PKP w wysokości ponad 12 bilionów złotych, z tego ponad 7 bilionów złotych to część, nazwijmy to, *stricte* infrastrukturalno-operacyjna, inwestycyjna. Czyli w sumie w projekcie będziemy mieć ponad 7,5 biliona złotych na to, co wpłynie bezpośrednio z tytułu prowadzenia działalności przewozowej kolei. Rząd przyjął dla kolei gwarancję na 250 milionów ECU w roku 1995 na modernizację linii E-20, a wcześniej 150 milionów dolarów z Banku Światowego na modernizację zaplecza i produkcji, także 142 miliony 250 tysięcy marek na modernizację parku wagonów pasażerskich i rozwój produkcji tych wagonów w zakładach Hieronima Cegielskiego.

Jest to swego rodzaju pakiet przedsięwzięć, które rząd już podjął – prywatyzacja Pafawagu będzie następnym przedsięwzięciem – zmierzających do tego, żeby kolej miała takie same możliwości jak sieć drogowa. Na drogi bezpłatne w projekcie budżetu mamy przewidziane 6 bilionów złotych. Na całe PKP w roku bieżącym przeznaczono jest prawie 52% budżetu Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej – 51,2%, o ile dobrze pamiętam – na pozostały sektor transportowy reszta.

Panie Senatorze, tu nie ma mowy, jeżeli tak można powiedzieć, o dyskryminacji. Natomiast jest naszą intencją, wyrażoną także w polityce transportowej, nakłonienie kolei do przyspieszenia tempa odchodzenia od bycia swego rodzaju instytucją i do podjęcia działań biznesowych i zachowań właściwych przedsiębiorstwu. Już jest to w Sejmie, a myślę, że w niedługim czasie także Wysoki Senat stanie wobec wyboru nowej ustawy o przedsiębiorstwie PKP, która otwiera drogę do szybkiej restrukturyzacji tego przedsiębiorstwa. Tak że zagrożenia wynikające z samych rozwiązań zawartych w tym projekcie ustawy nie ma. Natomiast stwarza je w ogóle transformacja naszej gospodarki, i to nie tylko infrastrukturalna. Ponieważ w wypadku kolei zagrożeniem jest także to, że, mówiąc prawdę, PKP na przykład dzisiaj nie jest w stanie w porę podstawić potrzebnej liczby wagonów do wywozu węgla.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Pan senator Kochanowski zada pytanie, następnie pan senator Michaś, potem pan senator Woźny.

Proszę, Panie Senatorze.

**Senator Stanisław Kochanowski:**

Chciałbym prosić pana ministra o wyjaśnienie filozofii art. 39 tego projektu ustawy. Moje wątpliwości budzi to, że w tym artykule od razu

zakłada się poręczanie kredytów dla potencjalnych koncesjonariuszy, mimo że w zasadzie zakłada się, iż przetarg powinien wygrać najlepszy. Ten, kto ma własne środki czy też środki poręczone gdzie indziej. Stąd moja wątpliwość. Bardzo proszę o jej wyjaśnienie. Dziękuję.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Minister Transportu  
i Gospodarki Morskiej  
Bogusław Liberadzki:**

Akurat tak się złożyło, że wzięłem różne rzeczy z wyjątkiem projektu ustawy. Ponieważ jednak mam ten komfort, że jest tu pan minister Rybak, prawnik, więc w razie czego mam poparcie.

Bardzo wyraźnie chciałem zwrócić uwagę, iż w art. 39 jest napisane: „Koncesjonariusz może uzyskać poręczenie sploty z budżetu...”, ale wcale nie musi, a więc nie ma takiego obowiązku. Teraz może to być wprowadzone, czyli skarb państwa może poręczyć, jeżeli uzna, że na przykład jest zainteresowany A-1, a A-2 nie jest. I to będzie przesądzone w każdym przypadku w umowie koncesyjnej.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Pan senator Michaś.

**Senator Ireneusz Michaś:**

Panie Ministrze, czy nie zachodzi obawa, iż brak sieci dróg alternatywnych sprawi, że natężenie ciężkiego ruchu pojazdów spowoduje dewastację sieci dróg wojewódzkich i gminnych? Po prostu samochody będą tamtędy jeździć. Dziękuję.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Minister Transportu  
i Gospodarki Morskiej  
Bogusław Liberadzki:**

Warunkiem *sine qua non* istnienia autostrad płatnych muszą być drogi alternatywne. W związku z tym żadna z autostrad, których schemat powstał, nie jest istniejącą dzisiaj drogą o znaczeniu krajowym czy wojewódzkim. To będą nowo budowane odcinki. Na przykład trasa Konin-Września to stary szlak, którym jeździliśmy przez długie lata przez Konin w kierunku Gniezna, a potem Wrześni. Zatem warunkiem *sine qua non* musi być istniejąca sieć dróg alternatywnych.

(minister B. Liberadzki)

Zupełnie inną sprawą jest natomiast to, czy będziemy zainteresowani, by na drogi alternatywne, które będą stanowić konkurencję dla autostrad, przeznaczać pieniądze. Na ich modernizację, na ich utrzymanie, i to akurat w takim tempie jak na drogi o charakterze krajowym czy wojewódzkim w obszarach poza autostradami – chociażby na Ścianie Wschodniej. Tego nie jestem pewny, to będzie dylemat, który będziemy mieć za dwa, trzy lata, gdy pierwsze fragmenty autostrady zostaną oddane do użytku. Być może po prostu rachunek kosztów korzyści i oczekiwań społecznych oraz politycznych decyzji, podejmowanych przez parlament w przyszłości, także o ustawie budżetowej, będzie wskazywać, że ciężar modernizacji przeniesie się na obszary, na których się nie buduje i nie zamierza się budować autostrad w pełnym tego słowa znaczeniu.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Pan senator Woźny.

**Senator Grzegorz Woźny:**

Panie Ministrze, mam bardzo krótkie pytanie. Jaka jest szacunkowa wysokość odpłatności za korzystanie z autostrady, na przykład za odcinek 100-kilometrowy. Najlepiej gdyby pan minister tę odpłatność podał w dolarach.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Minister Transportu  
i Gospodarki Morskiej  
Bogusław Liberadzki:**

To jest jedno z tych pytań, które często padają i na które odpowiedź, przyznam się, nie jest najwygodniejsza z kilku powodów.

Powód pierwszy, zasadniczy. Tak jak przewidziano w konstrukcji projektu ustawy, chciałbym, żeby skarb państwa, państwo, rząd czy minister transportu był traktowany w sposób porównywalny do ministra transportu krajów gospodarczo rozwiniętych. Czyli, żeby służył jako regulator, a nie mieszał się – przepraszam za to słowo, ale to w tej chwili do mnie się odnosi, w przyszłości do mojego następcy czy następców – do stanowienia, że to ma być dokładnie 3,5 centa za kilometr, czyli 3,5 dolara za 100 kilometrów. Po pierwsze, sposób stanowienia tej stawki jest oparty na przestrzeganiu regulacji antymonopolowej; po drugie, ten sposób stanowienia powoduje, że możliwie duża grupa użytkowników

może z niego korzystać, czyli realizowana jest praktyczna zasada: duży obrót – mały zysk jednostkowy, osiągnięta spodziewana kwota zysku.

Rozumiem natomiast, że to jest mimo wszystko z punktu widzenia pana senatora, uniknięcie odpowiedzi na pytanie. Dlatego, proszę o niepowoływanie się na moją wypowiedź – że powiedział to minister w Senacie i że to musi być prawdą. To są tylko oczekiwania, swego rodzaju kalkulacje. Otóż, ta opłata wynosiłaby około 3 centy za kilometr, czyli 3 dolary za 100 kilometrów w przypadku dwuosobowego samochodu osobowego, zaś być może, 8–9 dolarów w przypadku pociągu ciężarowego trzyosobowego, czterosobowego, o ciężarze około 24 ton.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Pan senator Lackorzyński.

**Senator Leszek Lackorzyński:**

Panie Marszałku! Panie Ministrze! Autostrady Wschód-Zachód same się obronią. Ale obawiam się, że z uwagi na naszą słabość ekonomiczną nie będziemy w stanie przeforsować budowy autostrady A-1. Czy rząd będzie miał wsparcie ze strony naszych południowych sąsiadów, jeżeli zdobędziemy się na to przedsięwzięcie? Czy prowadzenie prac przy autostradzie A-1 będzie zsynchronizowane z budową dalszych odcinków tej autostrady u naszych południowych sąsiadów? I jaki jest stosunek Skandynawów, szczególnie Szwecji, do budowy tej autostrady? Czy jest szansa, aby kapitał szwedzki wszedł w tę właśnie budowę?

I drugie pytanie, które powtarza się na moich spotkaniach. Czy jest prawdą, że cementownia „Górażdze” została sprzedana kapitałowi zachodniemu, aby się wzbogacił przy budowie autostrad w Polsce? Jeżeli tak, to czy ministerstwo transportu protestowało przy sprzedaży tej cementowni? Dziękuję.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Minister Transportu  
i Gospodarki Morskiej  
Bogusław Liberadzki:**

Autostrada A-1... Byłem w Turcji, w Bułgarii, minister Rumunii był w Polsce, minister Słowacji też był u nas, i to dwukrotnie, po raz kolejny będzie 26 listopada. W Czechach też byłem, w Chorwacji również. Minister Słowenii będzie w Polsce 25 listopada.



(minister B. Liberadzki)

Mamy uzgodnione z Czechami i Słowacją, że autostrada A-1 wejdzie przez Cieszyn do Czech. Przed Cieszynem po polskiej stronie będzie mieć odnogę, żeby wejść do Słowacji. Z Czech będzie jej kontynuacja do Austrii, w której są dosyć duże ograniczenia, jeżeli chodzi o ochronę środowiska. Jest przewidziana kontynuacja autostrady przez Słowację i Czechy do Węgier, z Węgier do Rumunii, z Rumunii do Bułgarii, aż do Stambułu.

Ten projekt istnieje od kilkunastu lat. Jest to tzw. TEM, czyli *Transeuropean Motorway*. Jest realizowany od strony tureckiej, zbudowano już ponad 1000 kilometrów. Jest deklaracja ze strony bułgarskiej, że są gotowi dołączyć się i kontynuować ten projekt. Także strona skandynawska przygotowała projekt, tzw. *TEM-extension*, czyli kończyłby się on w Gdyni, Gdańsku. Przewidziano połączenie promowe między Gdańskiem, Gdynią a Karlskroną, z Karlskrony przez Sztokholm aż do Norwegii, do Oslo. Projekt ten prowadzony jest w ramach Konferencji Ministrów Transportu Państw Bałtyckich. W lutym w Kaliningradzie został przyjęty przez ministrów transportu tego regionu jako projekt dalszego rozwoju. Nie ma natomiast ze strony szwedzkiej deklaracji wejścia kapitałowego w budowę autostrady A-1 i raczej nie możemy się tego spodziewać.

Ale z mojego punktu widzenia deklaracja stworzenia rynku ma wartość równie dużą, jak deklaracja wejścia pieniężnego, kiedy popyt nie jest pewny. Zatem jesteśmy w sytuacji, że popyt przy połączeniu Gdynia-Karlskrona od dwóch lat się kształtuje. Mieliśmy jedną próbę połączenia promowego, po pół roku okazało się, że była nieudana. Półtora roku temu podjęto nową próbę i ta się już udała. Pół roku temu wprowadzono duży 147-metrowy prom. Ma bardzo dobry *load factor*, czyli zapelnienie. Tak, że jesteśmy w trakcie przygotowywania tej morskiej części. Ze strony szwedzkiej stan zaawansowania jest oczywiście znacznie większy.

To wszystko razem, czyli korytarz transportowy A-1 i nasza polityka zorientowana ku polskim portom, oraz spotkanie tak zwanej grupy G-4 w dniach 24, 25, 26 listopada – premierzy Grupy Wyszehradzkiej plus Słowenia – są okazją do tego, żeby także związać się umowami na kierunku Północ-Południe.

Jesteśmy także w trakcie opiniowania przygotowywanego w ramach inicjatywy środkowo-europejskiej – z funduszu włoskiego przez włoską grupę ekspertów – korytarza transportowego multimodalnego Północ-Południe, poczynając od Rzymu, Bari we Włoszech, przechodząc wzdłuż aż do Gdyni i Szczecina. Rozważana jest tu sprawa sieci kolejowej, transportu kombinowanego, czyli sprawa przewozu wagonami samochodów, wielkich kontenerów i naczip, a także

sprawa stanu przejść granicznych. Chodzi o skrócenie czasu i niezawodność operowania na tym odcinku.

Nie będę ukrywał, że jest to pakiet przedsięwzięć, które mają doprowadzić do wprowadzenia stawki *tutto*, jednego operatora w układzie Północ-Południe tak, żebyśmy mogli zrobić to, co powinno być zrobione dla zachęcenia do korzystania z tego połączenia i z wszelkiego rodzaju ułatwień w naszych portach.

Kończy się też przygotowywanie ustawy o portach morskich, która przewiduje, że nasze porty staną się znacznie bardziej zorientowane rynkowo. Chcemy do tego zacząć podobnie podchodzić. Infrastruktura jest państwowa lub państwowo-municipalna, ale zawsze polska, tak jak autostrady będą zawsze polskie. Na tej infrastrukturze będzie część operacyjna. Ta część operacyjna będzie prywatna. Infrastruktura będzie zarządzana i ten zarząd infrastruktury będzie przedsięwzięciem *non profit* – żeby schodzić w dół z kosztami na ile się da, a osiągać możliwe korzyści. Jest to cecha infrastruktury.

Co zaś do cementowni „Góraźdze”, to nie umiem, Panie Senatorze, potwierdzić, że transakcja była zrobiona dlatego, że ktoś się miał dorobić. Chciałbym więc, jeżeli można prosić pana marszałka, o zwolnienie z odpowiedzi na to pytanie.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Oczywiście, Panie Ministrze.

Momencik, Panie Senatorze. Nie wiem, może ktoś z przedstawicieli rządu jest w stanie odpowiedzieć. Widzę, że jest pan minister Pazura z finansów. Jeżeli nie, to...

(*Senator Leszek Lackorzyński: Pytanie dotyczyło tego, czy minister transportu protestował.*)

#### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Nie, w momencie prywatyzacji minister transportu nie protestował. Była natomiast przeprowadzona rozmowa na ten temat, że w ogóle należy ostrożnie podchodzić do samego procesu prywatyzacji cementowni, jako że mamy projekt autostradowy i projekt rozwoju infrastruktury. Tego typu uwagi były zgłaszane. Co do tego akurat nie było protestu. Proces prywatyzacji był zresztą w pewnym stopniu zahamowany. Były to z reguły niekoniecznie polskie oferty przejmowania kopalń i surowców drogowych i skalnych na Dolnym Śląsku jako podstawowych źródeł zaopatrzenia w materiał skalny, kamień i kruszywo do budowy autostrad. I tu nie ukrywam, że zostały zablokowane procesy prywatyzacyjne w obawie, że nastąpi przejmowanie przez kapitał obcy.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Pan senator Andrzejewski, proszę o pytanie.

**Senator Piotr Andrzejewski:**

Panie Ministrze! Prosiłbym o wyjaśnienie wątpliwości dotyczących źródeł finansowania budowy autostrad. Z ustawy wynika, że środki na budowę autostrad ma gromadzić koncesjonariusz. Tymczasem w pkt 2 art. 38 mówi się, że budowę autostrad będzie się finansować z dotacji budżetowych skarbu państwa. Przy deficycie budżetowym jest to zapis tym bardziej niebezpieczny, że podważa podstawową zasadę. W myśl pktu 2 art. 38 kwoty wyasygnowane z budżetu na samo uruchomienie agencji, niezależnie od kredytów i innych środków, mogą być później użyte na finansowanie budowy autostrad. Ja się nawet zastanawiałem, czy nie należałoby skreślić pktu 2 w art. 38, bo to jest bardzo niebezpieczna pokusa. Ale skoro te przepisy mówią, że przy deficycie w budżecie państwa będziemy jeszcze dotować budowę autostrad, to chciałbym się dowiedzieć, czy w umowach koncesyjnych zostanie zagwarantowane zwrócenie nakładów, po ich rewaloryzacji, skarbowi państwa z opłat za korzystanie z autostrad? Dziękuję.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Minister Transportu  
i Gospodarki Morskiej  
Bogusław Liberadzki:**

Panie Senatorze! Chciałbym, żebyśmy przeczytali pkt 1 art. 38 w formie, w jakiej jest on zapisany: „Budowę autostrad finansuje się ze środków własnych koncesjonariuszy oraz uzyskanych przez nich kredytów bankowych”. Rozumiem, że to nie budzi wątpliwości. Chodzi nam o to, że koncesjonariusz może mieć własne pieniądze albo może je pożyczyć, byle zrobił to tam, gdzie pożyczać należy, gdzie ten, kto deklaruje się pożyczyć, ma pieniądze.

A więc co z owym pkt 1? Zgodnie z projektem ustawy koncesjonariusz ma narzucone warunki. Po pierwsze, zobowiązany jest z uzyskanych dochodów przede wszystkim utrzymać autostradę w należyтым stanie technicznym. Należy to rozumieć tak, iż po wygaśnięciu koncesji ma on zwrócić autostradę skarbowi państwa w stanie nadającym się do normalnej eksploatacji. Po drugie, z uzyskanych wpływów ma spłacić zobowiązania, czyli kredyty zaciągnięte w bankach. Po trzecie, z tychże wpływów ma sobie zwrócić

własne fundusze. I po czwarte, dopiero wówczas ma prawo do zysku własnego.

Teraz pkt 2: „Ze środków finansowych z budżetu państwa ustalanych corocznie w ustawie budżetowej na cele, o których mowa w art. 12 ust. 3”. Artykuł 12 ust. 3 stanowi, że agencja otrzymuje dotacje, ustalone corocznie w ustawie budżetowej na rok następny. Przyjdziemy do Wysokiego Parlamentu z wnioskiem o dotacje w wysokości 400 miliardów złotych. W tym samym czasie nakłady na drogi publiczne rosną o 27% w całości, na drogi wojewódzkie, czyli te zawiadowane przez wojewodów, o 39,2% w części na inwestycje, bo na drogach wojewódzkich rosną o 60%. Nie, 400 miliardów złotych nie jest wyłączone z programu dróg publicznych na rok 1995. To tak gwoli wyjaśnienia.

Agencja otrzymuje dotacje na wynikające z budowy autostrad prace studialne i dokumentacyjne. I to będzie w projekcie ustawy budżetowej na rok przyszły około 130 miliardów złotych. Na nabywanie nieruchomości, odszkodowania, należności i opłaty roczne z tytułu ochrony gruntów, prace scaleniowe i wymienne, przebudowę urządzeń infrastruktury, przeprowadzenie ratowniczych badań archeologicznych, badań ekologicznych oraz opracowywanie ich wyników. I art. 38 pkt 2 przewiduje dotacje z budżetu skarbu państwa wyłącznie na ten cel. Nie ma w ogóle mowy o tym, żeby dotacje z budżetu państwa mogły być kierowane do koncesjonariuszy. Co więcej, koszty, które poniesie agencja będą wycenione. Jeżeli nie w pełni, to w znacznej mierze, mniej więcej za 2 lata od dzisiaj, będą one zwracane przez tych, którzy staną do przetargu. Będą oni obciążeni koniecznością zapłacenia wcale niemałej sumy, bo to będą tysiące dolarów, za to, żeby mogli uzyskać dokumentację, na podstawie której będą mogli przystąpić do przetargu.

Następnie będzie wpłacane wadium. Jak każde wadium, będzie ono mogło przepaść, jeżeli kandydat na koncesjonariusza nie spełni określonych warunków. Chciałbym więc jeszcze raz podkreślić, iż intencją było ograniczenie nakładów z budżetu państwa wyłącznie do przypadków, określonych w ust. 3 art. 12.

(*Senator Piotr Andrzejewski:* Rozumiem. Dotacje będą zwrotne, a pan minister zapewnia, że będzie to zagwarantowane w umowach koncesyjnych.)

Przepraszam, dotacji nie otrzymuje koncesjonariusz, tak że...

(*Senator Piotr Andrzejewski:* Nie, ale zakładam, że są to wydatki z deficytu budżetowego skarbu państwa.)

Są to wydatki z budżetu państwa i będą zwracane przez koncesjonariuszy...

(*Senator Piotr Andrzejewski:* No właśnie).

... z tytułu opłat ponoszonych za prawo przystąpienia do przetargu, za uzyskanie koncesji, bo za to się też będzie płacić.

(minister B. Liberadzki)

(Senator Piotr Andrzejewski: Za eksploatację dróg.)

(Wicemarszałek Stefan Jurczak: Panie Senatorze!)

Jest przedsiębiorstwo o nazwie „spółka autostrada jakaś tam” i jeśli funkcjonuje, uzyskuje wpływy, to będzie płacić podatki, bo to będzie polski podmiot gospodarczy. Natomiast państwo będzie mieć bezpośrednio zwrot kwoty, na przykład 400 miliardów złotych, przewidzianej w przyszłorocznym budżecie, jeżeli taka będzie przyznana, oczywiście pomnożone przez współczynnik waloryzacji. I agencja zwróci. Nie, w ten sposób koncesjonariusz tej kwoty nie zwróci, ponieważ to są...

(Senator Piotr Andrzejewski: Czyli to są kwoty dotacyjne, które przepadają?)

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Panie Senatorze, to nie jest debata.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów Ryszard Pazura: Podatki wszyscy płacą i w ten sposób to odzyskujemy.)

(Senator Alicja Grześkowiak: Przepraszam, jesteście w Senacie.)

#### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

One nie przepadają. One po prostu nakręcają interes.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Pan senator Chorąży, proszę o pytanie.

#### **Senator Jerzy Chorąży:**

Panie Ministrze! Chciałem zapytać, czy jest jakiś projekt kompleksowej modernizacji dróg dojazdowych do istniejących i nowo budowanych przejść granicznych, szczególnie na granicy wschodniej, włączający je w sieć projektowanych autostrad?

#### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Tak, jest taki projekt.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Pan senator Jankiewicz.

#### **Senator Paweł Jankiewicz:**

Panie Ministrze! Nie da się ukryć, że w budowie autostrad jest bardzo dużo pieniędzy. Kwota 8 miliardów dolarów jest na tyle ważna, że warto uczynić jak najwięcej, aby możliwie największa jej część pozostała w kraju. Przyczyny są bardzo proste. Po pierwsze, nasze dochody. Po drugie, likwidacja bezrobocia. Możemy zmniejszyć trochę jego rozmiary. Dlatego też w ustawie zawarte są różne rozwiązania. Stąd, jak pan sam miał okazję zorientować się w czasie zadawania pytań i wcześniejszej debaty, wiele naszej uwagi zajmują środki, które zapewniają udział polskich firm, polskich rąk przy realizacji tego programu.

Między innymi jest w ustawie mowa o takim organie, który zwie się rada do spraw budowy autostrad. W pierwotnym projekcie, w projekcie rządowym, w projekcie pana ministra, jej skład był ustalony przez ustawę. W tej chwili pozostała tylko ogólnie pojęta pańska kompetencja do powołania tej rady, nie mówi się tutaj ani o jej rozmiarach, ani o pochodzeniu. Czy mógłby pan minister zdradzić skład i rozmiary takiej rady, zwłaszcza w kontekście pewnych uprawnień, które będzie ona miała, a które mogłyby służyć pilnowaniu, aby ten program był powierzany polskim wykonawcom? Dziękuję.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

#### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Co do rady, Panie Senatorze, to nie mam innego wyboru. A poza tym przedstawiłem w projekcie rządowym propozycję takiego składu rady, który uważałem za rozsądny ze względów merytorycznych, z punktu widzenia możliwie szerokiej kontroli i wzajemnego wsparcia w kwestii słuszności podejmowanych decyzji, a także z punktu widzenia przezroczystości procedur decyzyjnych. Jak pan senator wspomniał, chodzi o dużą kwotę. Może ona powodować bardzo różne, dwuznaczne sytuacje, w których wcale nie jest sympatycznie się znaleźć. Zapewniam pana o tym z całą powagą. Chciałbym, żeby ta rada była bardzo zbliżona do tej, o którą występowałem w projekcie ustawy, jaki w przedłożeniu rządowym trafił do Sejmu.

Jeśli chodzi o 8 miliardów dolarów, o których pan senator mówił, chciałbym, żeby pieniądze te prawie w całości zostały w kraju. Nie tylko w sensie budowy za nie autostrad – ich się nie da zrolować i wywieźć, one na zawsze zostają w kraju – ale także w sensie zakupów na budowę tych

(minister B. Liberadzki)

autostrad, ponieważ to jest warunek immanentnie wpleciony w możliwość gwarancji do 50%. Skąd pochodzi pokrycie na te gwarancje do 50%? Ze skarbu państwa. W przeciwnym razie nie ma mowy o jakichkolwiek gwarancjach, bo nie mamy na nie pokrycia.

Zapewne Wysoki Senat, czy Sejm, za rok nie zgodzi się, żeby w projekcie ustawy budżetowej przewidzieć kwoty na pokrycie, na przykład do jakiegoś tam poziomu gwarancji, bo musimy mieć to w projekcie ustawy budżetowej przewidziane. Chcemy te kwoty pozyskać właśnie stąd, że te 20%, które co najmniej deklarowałem, będzie wpływać od polskich podatników, 15% to jest wartość aportu, który wnieśliśmy, a żelazna gwarancja rządu stanowi 10-15%. Tak to rozumieliśmy, tym się kierowaliśmy, to jest zamieszczone w logice konstrukcji projektu ustawy.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Pan senator Patyk.

#### **Senator Eugeniusz Patyk:**

Panie Ministrze, wiadomo, że ceną budowy autostrad będzie utrata ziemi raz na zawsze, bo ziemia raz przykryta betonem nigdy już nie zostanie odzyskana. Ten koszt to również likwidacja wielu gospodarstw, które znikną z racji tego, że autostrady będą je przecinać czy będą znajdować się obok. Niemożliwa będzie dalsza uprawa czy w ogóle utrzymanie stanu posiadania tych gospodarstw.

Pytanie moje brzmi tak: czy macie jakieś wyobrażenie, ile tej ziemi raz na zawsze stracimy? I drugie pytanie: ile gospodarstw ulegnie likwidacji i czy są propozycje zwrotu kosztów tylko i wyłącznie złotówkowych, czy ewentualnie są alternatywne propozycje innych gospodarstw dla rolników? Dziękuję.

#### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Obszar ziemi – jeżeli można, proszę o wsparcie od razu.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej Stanisław Rybak: To jest 12 000 hektarów.)

Dwanaście tysięcy hektarów, przepraszam, bo chciałem, żeby ...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej Stanisław Rybak: Sto tysięcy działek.)

W tej chwili nie wiemy, ile gospodarstw zniknie, natomiast w ustawie jest nałożony obowiązek scalania gruntów. Tak więc w sytuacji, gdy rolnik ma jeden hektar po lewej stronie autostrady, a drugi został mu po prawej, będziemy musieli te hektary niejako powymieniać, a różnica klasy będzie kompensowana przez Agencję Budowy Autostrad wypłatami pieniężnymi.

Mamy około 100 000 kontrahentów, z którymi trzeba zawrzeć umowy kupna-sprzedaży gruntów pod nieruchomość. Przy tej okazji wspomnę, iż widziałem kilka programów telewizyjnych, kiedy ktoś opowiada, stojąc przed niedużą chatą, że przez środek jego podwórka przejdzie autostrada, a podwórko łącznie z psią budą ma szerokość około 5 metrów. Autostrada zajmuje pas kilkadziesiąt razy szerszy. Dlatego chciałbym prosić o to, żebyśmy patrzyli na ów problem właśnie tak – na pewno nie będziemy zainteresowani przejeżdżaniem przez stodoły, środek podwórza i tak dalej. Będzie znacznie taniej odkształcić nieco autostradę, zamiast powodować tego typu sytuacje.

A ile gospodarstw? Trudno w tej chwili powiedzieć. Wiemy, ilu właścicieli, ale nie wiemy, ile gospodarstw.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Pan senator Stępień.

#### **Senator Piotr Stępień:**

Panie Ministrze, powołujemy kolejne instytucje państwowe – taką jest Agencja Budowy Autostrad, która przejmie ciężar spraw związanych z omawianymi tu zagadnieniami. Czy przewiduje pan w takim razie likwidację lub poważne ograniczenie Dyrekcji Generalnej Dróg Publicznych? Dziękuję.

#### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Nie przewiduję likwidacji Dyrekcji Generalnej Dróg Publicznych. Przewiduję pewne zmiany w jej strukturze, konkretnie likwidację trzech z dotychczas istniejących dyrekcji okręgowych, które, tak się jakoś dziwnie złożyło, działają na obszarze jednego województwa, podczas gdy na 49 województw mamy 17 dyrekcji okręgowych. Chcemy to scalić. Agencja Budowy Autostrad liczy dziś 8 osób. Zakładamy, że rozrośnie się do około 20. Nie będzie to wielkie biuro, projektujące dla siebie, doradzające prawnie i tak dalej. Nawet te teksty, jakie przedkładałam dzisiaj, są wykonane na zlecenie Agencji Budowy Autostrad i to w wyniku przetargu. Zatem będzie to techni-

(minister B. Liberadzki)

czne narzędzie ministra, aparat, który będzie omawiane sprawy prowadził, koordynował, ale nie przewidujemy powstania jakiegokolwiek wielkiego bytu, który byłby pieniądzożłonny, bo to by się mijalo z celem. Mamy zbudować autostrady, a nie stwarzać bytu.

Dlatego także są rozdzielone bardzo wyraźnie dwie rzeczy. Dyrekcja Generalna Dróg Publicznych i Drogi Publiczne mają spełniać funkcje administratora, kierować się od 1 stycznia ustawą o zakupach publicznych. Agencja Budowy Autostrad natomiast ma pomóc ministrowi, spełniając w imieniu ministra funkcje techniczne, przygotowywać procesy decyzyjne w przedsięwzięciach inwestycyjnych, które z natury rzeczy mają w długim okresie przynieść zwrot nakładów. Taką zmianę wprowadziłem po objęciu stanowiska – oddzielenie od siebie tych dwóch rzeczy. Dyrekcja Generalna Dróg Publicznych to jest, niestety, ośrodek kosztów i te koszty mają przynieść przyzwoite korzyści. Agencja ma być zorientowana na zysk, a więc korzyści.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Pan senator Woś.

#### **Senator Adam Woś:**

Panie Ministrze, wyjaśnienia dotyczące pomniejszenia dochodów własnych gmin całkiem mnie usatysfakcjonowały w pańskiej odpowiedzi, ale chciałem tu zgłosić jeszcze jedną wątpliwość co do pełnej rekompensaty poniesionych strat. Otóż znam specyfikę polskiej wsi, a autostrady będą przebiegać przede wszystkim przez tereny wiejskie, będą bowiem omijać miasta. Wiem, że powodować to będzie między innymi podział sołectw i gmin.

(Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki: Nawet parafii.)

Znam specyfikę polskiej wsi, zwłaszcza gospodarstw indywidualnych, których właściciele traktują ziemię jak świętość. Co z tego wszystkiego wyniknie? Wiadomo, że sołectwa i gminy będą dzielone. To są naprawdę niesamowite koszty, które niestety będą musieli ponieść mieszkańcy.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.  
Proszę bardzo, Panie Ministrze.

#### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Dziękuję bardzo. Panie Senatorze. Z jednej strony to, co pan mówi, jest prawdą, tak będzie. Miałem już przyjemność rozmawiać z jednym z księży biskupów na temat podzielenia parafii. Mamy tutaj jednak pewne możliwości zmniejszenia negatywnych skutków. Zawsze, na każdym przedsięwzięciu ktoś korzysta, ktoś traci lub odczuwa, że traci. Często to, jak jest, zależy od tego, jak się to odczuwa. Jeżeli społeczności lokalne w wielu wypadkach będą miały takie właśnie odczucia, to znaczy, że musimy je przyjąć za fakt.

Czy jest możliwa pełna rekompensata? Miałbym duże wątpliwości, czy jesteśmy w stanie to zrobić. Możemy rekompensować, zmniejszać stopień uciążliwości, zmniejszać stopień niezadowolenia. Liczę się z tym, że to będzie możliwe w trakcie budowy poprzez pokazywanie swego rodzaju nowych możliwości, nowego zapotrzebowania. W trakcie budowy powstaną nowe interesy, nowe miejsca pracy wzdłuż autostrady. Rozwiązania dotyczące kwestii samego podziału także są przewidziane w projekcie. Będzie potrzeba ileś tam kładek, co pozwoli przejść czy przejechać z jednej strony autostrady na drugą. To oczywiście podniesie koszt budowy autostrady, ale to będzie musiało być wykonane. I to nie na koszt lokalnych społeczności, bo one nie prosiły o tę autostradę, ale na koszt państwa, między innymi z dotacji dla agencji lub też z funduszy gromadzonych na odtworzenie zdolności do bycia we wspólnocie po jednej stronie autostrady. A także na koszt koncesjonariuszy, którzy w konkretnych miejscach będą mieli wskazane kładki przez autostradę.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję, czy jeszcze są pytania do pana ministra? Nie ma pytań. Dziękuję, Panie Ministrze.

#### **Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki:**

Dziękuję bardzo, dziękuję za to kolokwium, jakie mi państwo zorganizowaliście.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Chciałem jeszcze przypomnieć państwu, że poza kolejnymi mówcami marszałek udziela głosu prezesowi Rady Ministrów, członkom Rady Ministrów oraz ministrom i innym gościom. Dlatego chciałem się zwrócić do pana ministra Pazury, by więcej takich rzeczy nie robił. Proszę nie zabierać głosu, jeśli nie został panu udzielony. Tu jest Wysoka Izba, Senat, a nie karczma, Panie Ministrze. (Oklaski).

(wicemarszałek S. Jurczak)

Pragnę powiedzieć, że w międzyczasie pan senator Andrzejewski wniósł poprawkę do art. 38 ustawy, chodzi o skreślenie ust. 2. Przekazuję to do komisji.

Ponieważ w trakcie debaty zostały zgłoszone wnioski o charakterze legislacyjnym, zgodnie z art. 45 ust. 2 Regulaminu Senatu proszę Komisję Ochrony Środowiska, Komisję Gospodarki Narodowej oraz Komisję Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej o ustosunkowanie się do zgłoszonych w trakcie debaty wniosków i propozycji.

Informuję, że głosowanie nad projektem uchwały w sprawie ustawy o autostradach płatnych zostanie przeprowadzone po przerwie w obradach i po wspólnym posiedzeniu komisji. Nim sekretarz ogłosi komunikaty, chciałem przypomnieć państwu, paniom i panom senatorom, że ustawa o autostradach musi być rozpatrzona dzisiaj, do północy, choćbyśmy mieli zatrzymać zegar. Taki mamy obowiązek. Proszę o komunikaty.

**Senator Sekretarz  
Janusz Okrzesik:**

Wspólne posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Gospodarki Narodowej odbędzie się w sali nr 217 bezpośrednio po ogłoszeniu przerwy.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Ogłaszam przerwę do godziny 21 minut 40.

(Przerwa w obradach od godziny 20 minut 37 do godziny 21 minut 45)

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

**Przystępujemy do punktu trzeciego** porządku dziennego: zmiany w składzie osobowym komisji senackich.

Przypominam, że wniosek Komisji Regulaminowej i Spraw Senatorskich w tej sprawie zawarty jest w druku nr 142.

Proszę o zabranie głosu sprawozdawcę Komisji Regulaminowej i Spraw Senatorskich, pana senatora Grzegorza Kurczuka. Bardzo proszę, Panie Senatorze.

**Senator Grzegorz Kurczuk:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie! W imieniu Komisji Regulaminowej i Spraw Senatorskich chciałem państwu przedłożyć projekt uchwały naszej izby w sprawie zmian w składzie osobowym komisji senackich. Treść projektu uchwały w tej sprawie mają państwo w druku nr 142.

Kilka zdań na ten temat. Otóż, Panie i Panowie Senatorowie, upłynął rok i kilka tygodni od momentu, kiedy nasza izba rozpoczęła posiedzenia. Rok od początku nowej kadencji. Myślę, że jest to wystarczający czas, by każdy mógł przemyśleć, poprawić czy uczynić lepszym swoje rozeznanie w zakresie problematyki, którą chciałby się zajmować. Łączy się to przecież z udziałem w komisjach senackich. Stąd dzisiaj aż trzy wnioski kolegów senatorów o zmianę uczestnictwa w poszczególnych komisjach. Komisja Regulaminowa i Spraw Senatorskich uważa, iż jest to suwerenna, autonomiczna, powiedziałbym, sprawa każdego z senatorów, chyba że pozostaje to w jakiejś kolizji z interesem klubowym. Ale w żadnym z tych przypadków nie ma to miejsca.

Kilka słów o szczegółach. W art. 1 mają państwo wymienione nazwiska czterech kolegów senatorów, którzy chcą zmienić przynależność do komisji. Może przypomnę.

Pan senator Jerzy Chorąży chce pracować w Komisji Ochrony Środowiska, rezygnując przy tym z pracy w Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej.

Pan senator Ireneusz Michaś chce wejść w skład Komisji Regulaminowej i Spraw Senatorskich, rezygnując zarazem z przynależności do Komisji Praw Człowieka i Praworządności.

W pktcie 3 są również wymienieni: pan senator Mieczysław Włodyka, który jest członkiem jednej komisji oraz pan senator Mieczysław Wyględowski przewodniczący jednej z komisji senackich, który rezygnuje z członkostwa w Komisji Regulaminowej i Spraw Senatorskich.

W art. 2 mają państwo przedstawione propozycje dotyczące odwołania poszczególnych senatorów. Są tu trzy nazwiska, ale proszę wybaczyć, nie będę czytał, bowiem mają to państwo przed sobą.

Proszę Wysoką Izbę o przychylenie się do próśb kolegów senatorów. Jednocześnie apeluję do państwa: jeżeli ktoś chce zmienić przynależność do komisji, to bardzo proszę. Nie chcielibyśmy tego załatwiać na każdym posiedzeniu.

I to wszystko, Panie Marszałku, bo nie sądzę, żeby te sprawy wymagały zbyt szerokiego uzasadnienia i omawiania. Mają to państwo zapisane w druku nr 142.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Czy ktoś z państwa, pań i panów senatorów, chciałby zabrać głos w tej sprawie? Nie ma zgłoszeń. Dziękuję, Panie Senatorze.

Przechodzimy do głosowania nad przedstawionym przez Komisję Regulaminową i Spraw Senatorskich projektem uchwały o zmianie uchwały Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z 22 października 1993 r. w sprawie powołania składu komisji senackich. Przypominam, że przedsta-

(wicemarszałek S. Jurczak)

wiony projekt uchwały zawarty jest w druku nr 142.

Przypominam, że zgodnie z art. 46 ust. 7 Regulaminu Senatu uchwały w sprawie składu komisji senackich podejmowane są w głosowaniu jawnym.

Przystępujemy do głosowania.

Proszę o naciśnięcie przycisku obecności.

Kto z państwa, pań i panów senatorów, jest za przyjęciem przedstawionego przez Komisję Regulaminową i Spraw Senatorskich projektu uchwały, proszę o naciśnięcie przycisku „za” i podniesienie ręki.

Kto jest przeciwko temu projektowi, proszę o naciśnięcie przycisku „przeciw” i podniesienie ręki.

Kto się wstrzymał od głosu, proszę o naciśnięcie przycisku „wstrzymuję się” i podniesienie ręki.

Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Przy 52 obecnych senatorach za przyjęciem uchwały głosowało 52 senatorów, przeciw – nikt i nikt nie wstrzymał się od głosowania. (**Głosowanie nr 1**).

Wobec wyników głosowania stwierdzam, że Senat podjął uchwałę o zmianie uchwały Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z 22 października 1993 r. w sprawie powołania składu komisji senackich.

**Powracamy do punktu pierwszego** porządku dziennego: uchwała Senatu w sprawie polityki ekologicznej państwa wraz z debatą na temat realizacji polityki ekologicznej państwa.

Przypominam, że w czasie przerwy w obradach odbyło się posiedzenie Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych oraz Komisji Ochrony Środowiska, które rozpatrzyły zgłoszony w trakcie debaty wniosek pani senator Barbary Łękawy oraz senatora Piotra Łukasza Juliusza Andrzejewskiego, i przygotowały do głosowania projekt uchwały.

Proszę sprawozdawcę Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych oraz Komisji Ochrony Środowiska, pana senatora Ireneusza Michasia, o przedstawienie uzgodnionych wniosków.

### **Senator Ireneusz Michaś:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie!

Sprawozdanie Komisji Inicjatyw i Prac Ustawodawczych oraz Komisji Ochrony Środowiska, dotyczące projektu uchwały w sprawie polityki ekologicznej państwa.

Komisje na posiedzeniu 4 listopada 1994 r., po rozpatrzeniu wniosków zgłoszonych 4 listopada 1994 r. na trzydziestym trzecim posiedzeniu Senatu, w czasie debaty nad projektem uchwały w sprawie polityki ekologicznej państwa przedstawiają Wysokiemu Senatowi następujące stanowisko.

Komisje wnoszą, aby Wysoki Senat raczył przyjąć załączony projekt uchwały – druk nr 143. Projekt ustawy – w załączeniu. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję. Czy senatorowie wnioskodawcy, pan Piotr Łukasz Juliusz Andrzejewski lub pani Barbara Łękawa, chcą jeszcze zabrać głos?

(Senator Barbara Łękawa: Dziękuję, nie.)

Dziękuję.

Przystępujemy do głosowania nad projektem uchwały w sprawie polityki ekologicznej państwa.

Przypominam, że uzgodniony przez komisje na wspólnym posiedzeniu projekt uchwały oraz wnioski senatora Piotra Andrzejewskiego i senator Barbary Łękawy, nie przyjęty przez komisje, są zawarte w druku nr 143B.

Przypominam, że w pierwszej kolejności zostanie przeprowadzone głosowanie nad wnioskiem pana senatora Andrzejewskiego oraz pani senator Łękawy, który nie został przyjęty przez komisje. Następnie nad całością projektu uchwały, ewentualnie wraz z tym wnioskiem.

Przystępujemy do głosowania nad nie przyjętym przez komisje wnioskiem pana senatora Piotra Andrzejewskiego oraz pani senator Barbary Łękawy o zmianę brzmienia pktu 7 projektu uchwały.\*

Proszę o naciśnięcie przycisku obecności.

Kto z państwa, pań i panów senatorów, jest za przyjęciem tego wniosku, proszę o naciśnięcie przycisku „za” i podniesienie ręki.

Kto jest przeciwko, proszę o naciśnięcie przycisku „przeciw” i podniesienie ręki.

Kto się wstrzymał od głosu, proszę o naciśnięcie przycisku „wstrzymuję się” i podniesienie ręki.

Dziękuję. Proszę o podanie wyników.

Przy 54 obecnych senatorach za przyjęciem poprawek głosowało 8 senatorów, przeciw było 41, wstrzymało się od głosowania 5 senatorów. (**Głosowanie nr 2**).

Stwierdzam, że Senat odrzucił wniosek.

Przystępujemy do głosowania nad całością projektu uchwały w sprawie polityki ekologicznej państwa.

Proszę o naciśnięcie przycisku obecności.

Kto z państwa, pań i panów senatorów, jest za przyjęciem projektu uchwały w sprawie polityki ekologicznej państwa, proszę o naciśnięcie przycisku „za” i podniesienie ręki.

Kto jest przeciwko przyjęciu uchwały, proszę o naciśnięcie przycisku „przeciw” i podniesienie ręki.

Kto się wstrzymał od głosu, proszę o naciśnięcie przycisku „wstrzymuję się” i podniesienie ręki.

Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

\* „Punkt 7 otrzymuje brzmienie: «Racjonalne planowanie przestrzenne na szczeblu centralnym, regionalnym, lokalnym, opracowanie planów ochrony przyrody oraz odpowiadająca tym planom właściwa polityka lokalizacyjna»”.

(wicemarszałek S. Jurczak)

Przy 54 obecnych senatorach za przyjęciem uchwały głosowało 50 senatorów, przeciw nikt nie głosował, wstrzymało się od głosowania 4 senatorów. (**Głosowanie nr 3**).

Stwierdzam, że Senat podjął uchwałę w sprawie polityki ekologicznej państwa.

Wobec tego, że nie ma jeszcze druku do punktu drugiego porządku dziennego, przystąpimy do oświadczeń i wystąpień senatorów poza porządkiem dziennym. Przypominam, że zgodnie z art. 42 ust. 5 Regulaminu Senatu, wystąpienie takie nie może trwać dłużej niż 3 minuty.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Wacława Strażewicza. Bardzo proszę, Panie Senatorze. Następnym mówcą będzie pan senator Tadeusz Rzemkowski.

### **Senator Wacław Strażewicz:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Na prośbę władz miasta Giżycka pragnę poruszyć problem o znaczeniu, co prawda, lokalnym, ale niezwykle istotnym dla mieszkańców miasta i dotyczącym wielu gości przyjeżdżających, również z zagranicy, do stolicy Krainy Wielkich Jezior. Moje oświadczenie jest skierowane do ministra transportu i gospodarki morskiej, a dotyczy oplakanego stanu technicznego dworca kolejowego.

Tak się jakoś dziwnie złożyło, Panie Ministrze, że ma pan możliwość bezpośredniego wysłuchania mego oświadczenia, liczę również przy okazji na to, że sprawa ta zostanie załatwiona pomyślnie.

Od ponad ośmiu lat czynione są starania o przeprowadzenie remontu kapitalnego dworca – wizytówki miasta, który może wywierać tylko odpychające wrażenie, szczególnie w oczach turystów. Jest gotowa dokumentacja techniczna, co roku planuje się przeprowadzenie remontu i całe działanie kończy się na planowaniu. Problem jest znany ministerstwu i dyrekcji generalnej PKP, ponieważ władze miasta wielokrotnie występowały o dokonanie remontu.

Z tej trybuny zwracam się do pana ministra z uprzejmą prośbą o zainteresowanie się tym problemem, spowodowanie rozpoczęcia prac remontowych w roku przyszłym i rychłe ich zakończenie. Dziękuję.

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Tadeusza Rzemkowskiego, następnym mówcą będzie pan senator Jerzy Kopaczewski.

### **Senator Tadeusz Rzemkowski:**

Panie Marszałku! Wysoki Senacie!

Moje oświadczenie kieruję do trzech osób: wicepremiera i ministra finansów zarazem oraz

prezesów Narodowego Banku Polskiego i Banku Gospodarki Żywnościowej. Liczę nie tylko na szybką odpowiedź, ale także na rozsądne i życzliwe rozpatrzenie sprawy zablokowania kwoty blisko 4 miliardów złotych, należących do budżetu i miasta gminy Ujście, w miejscowym banku spółdzielczym.

Bank spółdzielczy w Ujściu od kilku miesięcy nie obsługuje miejscowego urzędu miasta i gminy, nie realizuje więc żadnych zleceń wypłat i przelewów, a ostatnio postawiony został w stan likwidacji. Gmina pozostała więc bez pieniędzy zarówno na cele bieżące, jak i na inwestycje, ma zablokowaną ponadmiliardową subwencję na finansowanie szkół.

Sytuacja staje się z dnia na dzień coraz bardziej tragiczna. Zaczyna brakować pieniędzy na pensje nauczycielskie, rosną szybko odsetki za nie płacone rachunki. Zablokowana kwota to 1/5 rocznego budżetu gminy, a więc jej brak wyraźnie niszczy miasto i pobliskie wsie. Rada Miasta i Gminy Ujście, burmistrz, a także sejmik wojewódzki, wszyscy występowali przed kilkoma miesiącami o odzyskanie wspomnianej kwoty lub o udzielenie im pomocy w innej formie. Niestety, nie ma żadnej odpowiedzi, żaden z urzędników Ministerstwa Finansów oraz wymienionych banków nie przejął się zgłoszonym problemem.

Szanowni Państwo, Panie i Panowie Senatorowie! Sejm, Senat, a także rząd Rzeczypospolitej Polskiej wielokrotnie deklarowały swoją wielką troskę o pełną ochronę prawa własności oraz o rozwój i sprawne funkcjonowanie samorządowych gmin. Niestety, są fakty, i to nierzadkie, które tym deklaracjom przeczą. Z uwagi więc na występującą rozbieżność pomiędzy deklaracjami a codzienną praktyką zdecydowałem się sprawę miasta i gminy Ujście zgłosić na forum Wysokiego Senatu. Jest też i drugi powód, bardzo ważny. Jest nim zauważana dość często niechęć centralnych urzędów i instytucji do udzielania odpowiedzi na otrzymywane pisma. Nie zgadzam się z taką praktyką, liczę na poparcie mojego stanowiska przez panie i panów senatorów. (*Oklaski*).

### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję.

Proszę o zabranie głosu pana senatora Jerzego Kopaczewskiego, następnym mówcą będzie pan senator Stanisław Ceberek.

### **Senator Jerzy Kopaczewski:**

Panie Marszałku! Panie i Panowie Senatorowie!

Dzisiejsze oświadczenie jest niejako konsekwencją mojego wystąpienia przed Wysoką Izbą w marcu tego roku, kiedy to sygnalizowałem natychmiastową konieczność wypracowania rozwiązań, umożliwiających sprawne wprowa-



(senator J. Kopaczewski)

dzenie zmian w kodeksie karnym, kodeksie postępowania karnego oraz kodeksie karnym wykonawczym. Konsekwencją tamtego wystąpienia była wizytacja zakładów karnych, którą przeprowadziłem jako członek senackiej Komisji Praw Człowieka i Praworządności w lipcu tego roku. Badania obejmowały areszty śledcze i zakłady karne, zlokalizowane na terenie województwa wrocławskiego i toruńskiego. Uwzględniały też opinie przedstawicieli organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości.

Wysoki Senacie! Nie jest w tej chwili już żadną tajemnicą, że polskie więziennictwo ponownie przestaje spełniać jakiejkolwiek normy europejskie w zakresie warunków bytowych, jakie obserwowałem w miejscach odosobnienia. Praktycznie w skali kraju nie istnieje już możliwość zachowania normy 3 m<sup>2</sup> na jednego skazanego lub tymczasowo aresztowanego. Dzielne stawki żywieniowe są wręcz na pograniczu minimum niezbędnego do przeżycia, co oceniam jako lekarz. Tak bowiem należy, w moim odczuciu, ocenić kwotę 20 000 złotych przeznaczoną na codzienne wyżywienie jednego więźnia. Dalsze zaniżanie tej stawki nie jest już możliwe, a zadłużenie zakładów karnych można bez przesady określić jako katastrofalne. Jeżeli bowiem na 800 skazanych w zakładzie karnym w Mielęcinie, to jest dzielnica Wrocławka, przypada zadłużenie przekraczające 4 miliardy złotych – na dodatek ono niemal systematycznie rośnie w postępie geometrycznym – to jak można rozwiązać ten problem bez potężnych w skali całej Polski kwot, których, jak wiadomo, nie ma. Na domiar złego, w trakcie mojego rozpoznania dowiedziałem się, że rozpoczęły się już pierwsze procesy cywilne przeciwko niektórym zakładom karnym, zalegającym z płatnościami między innymi dostawcom żywności. Odbyły się również pierwsze próby komorniczej egzekucji należności z majątku ruchomego jednostek penitencjarnych.

W tych warunkach może dojść do sytuacji, kiedy koniecznością stanie się otwarcie bram więzień dla wszystkich skazanych lub też będą się one otwierać od środka i bez używania kluczy. Brak natychmiastowych działań ustawodawczych w tej dziedzinie musi, w moim odczuciu, doprowadzić do poważnej zapaści całego systemu więziennictwa i wymiaru sprawiedliwości.

Inicjatywa rozważenia możliwości pilnego uchwalenia ustawy amnestyjnej, z jaką wystąpiłem przed Wysoką Izbą w marcu bieżącego roku, nie spotkała się z należytą uwagą przedstawicieli Ministerstwa Sprawiedliwości, którzy wzięli udział w posiedzeniu reprezentowanej przeze mnie komisji. Moja propozycja uchwalenia amnestii dla sprawców najdrobniejszych występów napotkała wówczas zdecydowany opór. Jako roz-

wiązanie alternatywne zasugerowano możliwość znacznego rozszerzenia instytucji warunkowego przedterminowego zwalniania skazanych. W ocenie członków komisji i ekspertów jest to propozycja ze wszech miar chybiona.

Jak wynika nawet z pobieżnych danych, uzyskanych w sekcjach wykonania wyroków sądów powszechnych, 80% tychże warunkowych przedterminowych zwolnień jest następnie odwoływane, a skazani ponownie wracają do zakładów karnych z wyrokami za te same wykroczenia. Analiza przypadków skazanych osadzonych w zakładach karnych całego kraju prowadzi do zaskakujących wniosków: ponad połowa z nich to ludzie, którym sądy zasądziły wykonanie kar pozbawienia wolności uprzednio warunkowo zawieszonych. Godzi się zauważyć, że nie są to, jak mogłoby się w pierwszej chwili wydawać, zatwardziali przestępcy, których nagłe pojawienie się na wolności stworzy gwałtowne zagrożenie dla społeczeństwa. W badaniach, które przeprowadziłem w zakładach karnych, baczna uwagę poświęciłem recydywistom, szczególnie wielokrotnym. Wyniki przeszły nawet moje oczekiwania. Obligatoryjność kary pozbawienia wolności, przed jaką stają sądy w takich wypadkach, powoduje, że zapadały, zapadają i zapadają będą w najbliższym czasie wyroki skazujące ludzi na wieloletnie kary pozbawienia wolności za kradzież kilku kur, jak już mówiłem, czy podobne wykroczenia.

Wszystkie osoby związane z problematyką ścigania i karania zajmują obecnie stanowisko, iż wprowadzenie jakiejkolwiek liberalizacji prawa przed uporządkowaniem zaszłości nie jest możliwe, a może okazać się tragiczne w skutkach. Godzi się także zauważyć, że nawet zwykła logika nakazuje odrzucić rozwiązania, w których za podobne przestępstwa skazany na podstawie aktualnego kodeksu karnego będzie musiał odbywać wieloletnią karę pozbawienia wolności, podczas gdy inny sprawca, sądzony według nowych przepisów, otrzyma na przykład grzywnę.

Wszystkie te problemy, jak państwo pamiętacie, sygnalizowałem już w moim wcześniejszym wystąpieniu, poświęconym zagadnieniom związanych z ustawą amnestyjną. Przeto w tym miejscu jedynie je przywołam, aby przypomnieć, że postawione przeze mnie wcześniej tezy zostały całkowicie potwierdzone i udokumentowane wynikami wizytacji w zakładach karnych oraz badaniami przeprowadzonymi na moje zlecenie w jednym z sądów.

Wszystkie wydziały karne sądów są od dłuższego czasu niewydolne pod każdym względem. Już w obecnej chwili okres oczekiwania na rozpoznanie sprawy karnej wynosi od kilku do kilkunastu miesięcy, licząc od chwili wpłynięcia do sądu. W tym czasie osoby tymczasowo aresztowane przebywają w odizolowaniu, związanym z większymi niż w zakładach karnych rygorami.

(senator J. Kopaczewski)

Budzi to zdecydowany sprzeciw ze strony samych aresztantów, jak też służby więziennej. Sędziowie starają się wydawać w każdej sprawie, w której jest to możliwe, nakazy karne bez rozpoznania sprawy na rozprawie. Stabilność takich orzeczeń jest jednak znikoma, ponieważ ten sposób załatwiania spraw niejako narusza prawo do obrony oskarżonego i zazwyczaj doprowadza do sprzeciwu którejś ze stron, co skutkuje koniecznością ponownego rozpoznawania sprawy na rozprawie. Wszystko to w efekcie wydłuża sam proces karania.

Reasumując, pragnę zadać pytanie członkom Wysokiej Izby i sobie, czy istnieje jakikolwiek sposób na załatwienie poruszanych przeze mnie problemów, jakimi są: potężne zaległości w wydziałach karnych sądów powszechnych; zmęczenie i rozgoryczenie ludzi pracujących w sądach, spowodowane nadmiarem pracy i brakiem godziwych warunków jej wykonywania; narastające zagęszczenie w zakładach karnych, skutkujące odchodzeniem od minimalnych europejskich norm powierzchniowych; dramatyczne zadłużenie wszystkich zakładów karnych w kraju, zwiększające się w postępie geometrycznym; bardzo niskie stawki żywienia dzienne dla skazanych i tymczasowo aresztowanych; osadzanie w zakładach karnych ludzi skazanych pierwotnie na kary pozbawienia wolności, z warunkowym zawieszeniem ich wykonania, przekraczające obecnie 50% ogólnych zarządzeń wykonania kar pozbawienia wolności; odwoływanie około 80% warunkowych, przedterminowych zwolnień; przebywanie w zakładach karnych, z wieloletnimi wyrokami, skazanych za zabór mienia wartości kilkunastu czy kilkuset tysięcy złotych; konieczność ujednoczenia kar w związku z planowanym wprowadzeniem nowego kodeksu karnego.

Twierdzę, że jedynym i najprostszym środkiem umożliwiającym załatwienie większości tych wyjątkowo nabrzmiałych problemów jest szybkie uchwalenie ustawy amnestyjnej dla sprawców najdrobniejszych występków. Brak zdecydowanych działań ustawodawczych w tej materii, jestem o tym głęboko przekonany, może w najbliższym czasie doprowadzić do zdarzeń, których skutki staną się trudne do naprawienia.

Mając to na uwadze, apeluję o pilne zajęcie się tym problemem, także przez państwa senatorów i odpowiedzialne za ten stan rzeczy urzędy. Wzywam państwa senatorów oraz odpowiednie urzędy do uczestniczenia w pracach senackiej Komisji Praw Człowieka i Praworządności. Na jednym z najbliższych posiedzeń, z mojej inicjatywy, ma się odbyć dyskusja nad problemami, które w tej chwili są dla polskiego więziennictwa i wymiaru sprawiedliwości nierozwiązywalne. Dziękuję za uwagę.

### Wicemarszałek Stefan Jurczak:

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu pana Stanisława Cebereka ...

(*Głosy z sali: Głosowanie, głosowanie!*)

(*Senator Adam Woś: Nie będzie quorum.*)

Będziemy głosować później. Pan senator Ceberek jest ostatnim mówcą.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

### Senator Stanisław Ceberek:

Panie Marszałku! Wysoka Izbo! Wiem, że wszyscy się spieszą.

W ostatnim tygodniu przejechałem praktycznie cały kraj, spotkałem się z wieloma grupami od bezrobotnych w województwie olsztyńskim do przygotowujących się do strajku górników kopalni „Wieczorek”. Zostałem zobligowany do złożenia następujących oświadczeń, a poszczególnym ministrom prześlę z tych spotkań obszernie relacje.

Prawie we wszystkich miejscowościach, gdzie byłem, ludzie domagają się kary dla wszystkich aferzystów i złodziei. Bez kary nigdy nie będzie porządku w tym państwie. Większość społeczeństwa żąda zaprzestania prywatyzacji do momentu wyjaśnienia, ile daje ona państwu i narodowi korzyści, i jakie zyski czy straty z tego powstały dla państwa. Ludzie pytają, i mówią przy tej okazji o karze śmierci, kto dopuścił do prywatyzacji monopoli: cukrowego, tytoniowego i spirytusowego. Nie są to takie sobie żądania, które można pominąć.

Wielu działaczy Polskiego Stronnictwa Ludowego, jak również i SLD, domaga się, żeby przynajmniej z dziesięciu sprywatyzowanych już przedtem zakładów, przesłać kserokopię do biur senackich, żeby każdy obywatel mógł się zaznajomić, na tej podstawie, z polityką prywatyzacyjną w naszej gospodarce narodowej. Każdy ma do tego prawo, ponieważ dobro narodowe jest dobrem każdego obywatela i każdy ma prawo do wiedzy się, co z jego dobrem się stało.

Ostatnia sprawa to sprawa rolnictwa. Proszę szanownych państwa senatorów, dotąd nie ma żadnej polityki rolnej, oprócz tego, że przygotowujemy się do powołania gospodarstw wielkoobszarowych i likwidacji 1 miliona 700 tysięcy gospodarstw drobnych. Jest to ogromne zagrożenie dla państwa, a do tego dla każdego z nas niebezpieczeństwo utraty elektoratu. Dziękuję.

### Wicemarszałek Stefan Jurczak:

Dziękuję panu senatorowi. Chciałem tylko przypomnieć, że o ile się nie mylę, to pan senator głosował za prywatyzacją cukrowni, ale to już nie ma znaczenia.

(*Senator Stanisław Ceberek: Inaczej to było.*)

(wicemarszałek S. Jurczak)

(Senator Jerzy Kopaczewski: Zawsze można zmienić pogląd.)

Stanowisko zawsze można zmienić.

**Powracamy do punktu drugiego** porządku dziennego: stanowisko Senatu w sprawie ustawy o autostradach płatnych.

Przypominam, że podczas przerwy w obradach odbyło się wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej, Komisji Ochrony Środowiska oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, które ustosunkowały się do przedstawionych w trakcie debaty wniosków.

Przypominam, że zgodnie z art. 45 ust. 3 Regulaminu Senatu, obecnie głos mogą zabrać jedynie sprawozdawcy komisji i wnioskodawcy.

Proszę o zabranie głosu sprawozdawcę Komisji Gospodarki Narodowej, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, Komisji Ochrony Środowiska, pana senatora Tadeusza Rzemyskiewego i przedstawienie uzgodnionych na posiedzeniu wniosków. Bardzo proszę, Panie Senatorze.

#### **Senator Tadeusz Rzemyskowski:**

Panie Marszałku! Panie Ministrze! Panie i Panowie Senatorowie!

Sprawozdanie trzech połączonych komisji senackich zawarte jest w druku nr 150Z. Komisje wnoszą o przyjęcie ustawy z dnia 27 października bieżącego roku o autostradach płatnych bez poprawek, to jest o uchwalenie tej ustawy, według treści zawartej w druku nr 150.

Informuję, że zgłoszone są trzy wnioski mniejszości, odpowiadające poprawkom zawartym w druku nr 150A.

Stanowisko Komisji Gospodarki Narodowej, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Ochrony Środowiska, wynika z następujących faktów i przesłanek:

— po pierwsze, senator Jerzy Derkacz wycofał poprawki zgłoszone w czasie debaty nad ustawą;

— po drugie, długa debata senacka oraz obszernie, a co ważniejsze, precyzyjne wyjaśnienia pana ministra Bogusława Liberadzkiego przekonały większość senatorów, że przy projektowaniu, budowie i eksploatacji polskich autostrad będą przestrzegane wymogi ochrony środowiska naturalnego;

— po trzecie, wnioskodawca poprawki trzeciej, senator Jan Orzechowski, nie wniósł dodatkowych argumentów, a senator Piotr Andrzejewski, autor poprawek drugiej i czwartej, w posiedzeniu trzech komisji nie uczestniczył.

Połączone komisje uznały większością głosów, że ustawa jest dobra i dzisiejsze jej uchwalenie przez Wysoki Senat rozpocznie wielkie przedsię-

wzięcie gospodarcze i cywilizacyjne, tak potrzebne Polsce.

Proszę Wysoki Senat o poparcie w głosowaniu tego stanowiska. (Oklaski).

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Proszę o zabranie głosu sprawozdawcę mniejszości połączonych komisji, pana senatora Janusza Okrzesika i przedstawienie wniosków mniejszości. Bardzo proszę, Panie Senatorze.

#### **Senator Janusz Okrzesik:**

Panie Marszałku! Wysoka Izbo!

Wnioski mniejszości to wnioski Komisji Ochrony Środowiska, które były tutaj przedstawiane i omawiane, więc do argumentów merytorycznych nie chcę już wracać. Pragnę tylko przypomnieć panom i paniom senatorom, że minister ochrony środowiska podczas dzisiejszej debaty ekologicznej wyraził swój ostrożny sceptycyzm wobec tej ustawy. Nasze wnioski również są wyrazem ostrożnego sceptycyzmu. Pragnę także przypomnieć, że minister Liberadzki podczas rundy pytań nie zaprzeczył, iż wnioski Komisji Ochrony Środowiska są zbieżne z intencjami twórców tej ustawy. Tak więc mogę zaryzykować twierdzenie, że jedynym czy też głównym przeciwnikiem tych poprawek pozostaje w tej chwili późna godzina. Ale myślę, że każda godzina jest dobra, żeby zadbać o interesy środowiska przyrodniczego i w związku z tym namawiam państwa do przyjęcia poprawek: pierwszej, piątej i szóstej. Dziękuję.

#### **Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Dziękuję panu senatorowi.

Chciałbym zapytać, czy senatorowie wnioskodawcy podtrzymują swoje wnioski i czy chcą jeszcze zabrać głos. Przypominam, że wnioski zgłosili: pan senator Jan Orzechowski, pan senator Piotr Andrzejewski, natomiast pan senator Jerzy Derkacz swoje wnioski wycofał. Nie widzę zgłoszeń, dziękuję.

Przechodzimy do głosowania w sprawie ustawy o autostradach płatnych.

Przypominam, że połączone komisje wnoszą o przyjęcie ustawy bez poprawek, a mniejszość połączonych komisji, pan senator Andrzejewski oraz pan senator Orzechowski przedstawili wnioski o wprowadzenie poprawek do ustawy. Przypominam również, że wszystkie przedstawione wnioski zawarte są w druku nr 150.

Informuję, że zgodnie z art. 47 ust. 1 Regulaminu Senatu w pierwszej kolejności zostanie przeprowadzone głosowanie nad wnioskiem połączonych komisji o przyjęcie ustawy bez popra-

(wicemarszałek S. Jurczak)

wek – wniosek pierwszy, druk 150Z, a następnie, w przypadku odrzucenia tego wniosku, nad przedstawionymi poprawkami, według kolejności przepisów ustawy, zgodnie z wnioskiem drugim druku nr 150Z.

Przystępujemy do głosowania nad wnioskiem przedstawionym przez połączone komisje o przyjęcie ustawy o autostradach płatnych bez poprawek.

Proszę o naciśnięcie przycisku obecności.

Kto z państwa, pań i panów senatorów, jest za przyjęciem tego wniosku, proszę o naciśnięcie przycisku „za” i podniesienie ręki.

Kto jest przeciwko, proszę o naciśnięcie przycisku „przeciw” i podniesienie ręki.

Kto się wstrzymał od głosu, proszę o naciśnięcie przycisku „wstrzymuję się” i podniesienie ręki.

Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Przy 55 obecnych senatorach za przyjęciem ustawy bez poprawek głosowało 43 senatorów, przeciwnych było 10 senatorów, a 2 wstrzymało się od głosu. (**Głosowanie nr 4**).

Wobec wyników głosowania stwierdzam, że Senat podjął uchwałę w sprawie ustawy o autostradach płatnych. (Oklaski).

Proszę pana senatora sekretarza o odczytanie komunikatów. Jest tylko jeden.

**Senator Sekretarz  
Janusz Okrzesik:**

Pragnę poinformować państwa senatorów, że następne, trzydzieste czwarte posiedzenie Senatu przewidziane jest na 24 i 25 listopada.

**Wicemarszałek Stefan Jurczak:**

Informuję, że protokół trzydziestego trzeciego posiedzenia Senatu Rzeczypospolitej Polskiej trzeciej kadencji będzie wyłożony do wglądu w Biurze Prac Senackich, w pokoju nr 253.

Zamykam trzydzieste trzecie posiedzenie Senatu Rzeczypospolitej Polskiej trzeciej kadencji. (*Marszałek trzykrotnie uderza laską marszałkowską.*)

(Koniec posiedzenia o godzinie 22 minut 19)