



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

BIULETYN

Z posiedzenia:

- **KOMISJI NADZWYCZAJNEJ**
„PRZYJAZNE PAŃSTWO”
DO SPRAW ZWIĄZANYCH
Z OGRANICZANIEM BIUROKRACJI
(NR 217)

Nr 1857/VI kad.
12.02.2009 r.

Tekst bez autoryzacji

Nr 1857/VI kad.

Komisja Nadzwyczajna „Przyjazne Państwo” do spraw związanych z ograniczaniem biurokracji (nr 217)

12 lutego 2009 r.

Komisja Nadzwyczajna „Przyjazne Państwo” do spraw związanych z ograniczaniem biurokracji, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Wikińskiego (Lewica)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– propozycje zmian regulacji prawnych dotyczących obrotu napojami alkoholowymi – sprzedaż, zezwolenia, opłaty.

W posiedzeniu udział wzięli: **Juliusz Engelhardt** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Jacek Kapica** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Bożena Ciesielska** główny specjalista w Ministerstwie Gospodarki wraz ze współpracownikiem, **Krzysztof Brzózka** dyrektor Państwowej Agencji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych wraz ze współpracowniczką, **Aleksander Werner** radca w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Warszawie, **Adrian Furgalski** dyrektor Zespołu Doradców Gospodarczych „TOR” Sp. z o.o., **Andrzej Faliński** dyrektor generalny Polskiej Organizacji Handlu i Dystrybucji, **Andrzej Szumowski** prezes Stowarzyszenia „Polska Wódka”, **Teresa Niemirowska** i **Anna Salańska** przedstawicielki NSZZ „Solidarność” oraz **Karol Jene** stały doradca Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** i **Andrzej Kniaziowski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Ida Reykowska** i **Tomasz Czech** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Otwieram posiedzenie Komisji. Stwierdzam kworum. Proszę przyjąć przeprosiny za spóźnienie. Na sali plenarnej trwają pytania w sprawach bieżących i m.in. jedno z tych pytań dotyczy cię w Ministerstwie Obrony Narodowej i w resorcie spraw wewnętrznych i administracji, w tym sprawy fabryki w Radomiu. Jako poseł z tego okręgu musiałem być przy tym obecny.

Porządek dzienny obejmuje propozycje zmian regulacji prawnych dotyczących obrotu napojami alkoholowymi, ich sprzedaży, zezwoleń i opłat. Zgodnie z ustaleniami Komisji sprzed kilku tygodni, posiedzenie dotyczące tematyki, którą będzie dziś zajmowała się Komisja „Przyjazne Państwo”, będę prowadził ja, jako przedstawiciel opozycji. Taka była wola ówczesnego przewodniczącego Komisji, pana posła Palikota. Prezydium przychyliło się do tej propozycji, dlatego prowadzę to posiedzenie.

Tematyka obrad jest obszerna, zapewne dziś jej wyczerpiemy, zwłaszcza, że jeśli nie spotka się to ze sprzeciwem członków Komisji zostanie zaakceptowana moja propozycja, byśmy pracowali do godziny 13.00. Nie z powodu wspomnień z przeszłości, bo niegdyś właśnie od 13.00 były sprzedawane napoje alkoholowe, lecz dlatego, że muszę być obecny na posiedzeniu Komisji Ustawodawczej, która rozpoczyna obrady o tej godzinie. Sprzeciwu wobec tej propozycji nie słyszę.

Wpłynęły do nas propozycje strony społecznej. Zgodnie z decyzją naszej komisji, zostały one poddane „obróbce” przez partnerów z Okręgowej Izby Radców Prawnych w Warszawie. Proponuję, abyśmy rozpoczęli rozpatrywanie tego punktu wedle dotychczas stosowanego trybu: najpierw problem przedstawi strona społeczna. Na sali mamy przedstawicieli rządu. Witam pana Jacka Kapicę, podsekretarza stanu w Ministerstwie Finansów, oraz pana Juliusza Engelhardta, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Proszę o zabranie głosu przedstawiciela ZDG „TOR”.

Dyrektor Zespołu Doradców Gospodarczych „TOR” Spółka z o.o. Adrian Furgalski:

W tej ustawie nie chodzi bynajmniej o jakiś lobbing na rzecz browarów lub „Polmosów”, lecz o wyjście z hipokryzji, w której od kilkudziesięciu lat funkcjonujemy jeżdżąc pociągami, o likwidację jednego z absurdów. Jeśli chodzi o samą treść ustawy, to jest to propozycja, aby delegacją zapisaną w ustawie o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi dać ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz gospodarki morskiej możliwość wydania rozporządzenia. W tej chwili jest rozporządzenie dotyczące podawania, sprzedaży i spożywania napojów alkoholowych na statkach, w samolotach, w portach lotniczych i w pociągach międzynarodowych. Przepisy międzynarodowe nie pozwalają bowiem na wprowadzenie ograniczeń. Chcielibyśmy, aby to ograniczenie zniknęło także w pociągach, jak je nazwaliśmy, kwalifikowanych. Wiemy, że pewnie uwagę będzie miało do tego Ministerstwo Infrastruktury. Chodzi nam o wagony restauracyjne, barowe, które dziś w 100% jeżdżą w składach pociągów należących do spółki Intercity. Jest to już druga propozycja zmiany tej ustawy. Pierwsza miała miejsce w roku 2005. By rozwiać pewne obawy, które wówczas wystąpiły, przygotowaliśmy rozporządzenie Ministra Infrastruktury. Na poprzednim posiedzeniu Komisji w sprawie alkoholu, które jednak nie doszło do skutku, obecna wówczas pani dyrektor Stachowska z Departamentu Kolejnictwa MI zgłosiła uwagę, że wskazanie, jakie alkohole, w jakiej formie mogą być podawane i spożywane w wagonach, powinno znaleźć się nie w rozporządzeniu, lecz w treści ustawy. Nie upieramy się w tej sprawie, ale rozumiemy, że wówczas te przepisy dotyczące samolotów lub statków morskich musiałyby również „przejsć” z rozporządzenia do ustawy. Ale to już kwestia dla prawników. Zdaję sobie sprawę z tego, że jest to też przepis, który lekko w prasie obśmiałem, czyli „wódka pod zakąską”. Chodzi o napoje z zawartością wyższą niż 18%. Nie mogą być one podawane w wagonach barowych i restauracyjnych solo, lecz zawsze tylko do konsumpcji. Nie dotyczyłoby to napojów o niższej zawartości alkoholu, a więc piwa i wina. Osobiście nie widzę negatywnych konsekwencji w rozgraniczeniu konsumpcji dań i alkoholu, ale jak mówię, zostało to napisane w taki sposób po to, by rozwiać niektóre obawy. W roku 2006 mieliśmy przykry wypadek na Pomorzu, gdy to studentka została wypchnięta z wagonu i zginęła. A wypchnęli ją pijani podróżni. Nie chodziło o podróżnych, którzy upili się w tym pociągu, bo nie miał on wagonu restauracyjnego. Oni wsiadając do tego pociągu byli już pijani. Wówczas argumentowano, że po wprowadzeniu tych zmian do ustawy wzrośnie liczba przestępstw, w tym morderstw. Nie mogę się z tym zgodzić, albowiem, gdyby rzeczywiście była u niektórych taka chęć mordowania ludzi w pociągach, to jest i teraz taka możliwość. Ten absurd najlepiej widać na przykładzie połączenia kolejowego między Warszawą a Poznaniem. Jeśli wsiądziemy do pociągu o godz. 9.55, który jest pociągiem Intercity – tanie linie kolejowe, to nie otrzymamy alkoholu, chyba, że wniesiemy własny, a więc do ewentualnego morderstwa nie dojdzie. O godz. 10.35 odjeżdża na tej samej trasie ekspres, gdzie też obowiązuje zakaz spożywania alkoholu. Jednakże o 11.35 odjeżdża pociąg relacji Warszawa – Berlin, zatrzymujący się m.in. w Poznaniu, i w tym pociągu alkohol jest dostępny bez żadnych ograniczeń.

Treść rozporządzenia nie pozwala, by kupować alkohol w znacznych ilościach, na butelki, i udawać się z nim do przedziału. Mowa jest o konsumpcji alkoholu, która ma nastąpić na terenie wagonu barowego lub restauracyjnego. Gdyby szukać ewentualnych przykładów wzrostu negatywnych zachowań, to nie słyszałem o wyrzucaniu ludzi za burtę, którego przyczyną byłoby picie alkoholu na statku, ani o „rozróbach”, do których dochodziłoby na pokładach samolotów dlatego, że pasażerowie mogą napić się tam alkoholu. A wiemy, że pasażerowie często piją na lotnisku lub już w samolocie, bo boją się latać. W moim przekonaniu, żadne negatywne zjawiska nie powstaną. Z danych, które posiadam od spółki Intercity, wynika, że problem alkoholu nie jest decydującym czynnikiem związanym z wydarzeniami kolejowymi na dworcach czy w pociągach. Co prawda, w roku 2006 minister Religa i minister Polaczek wydali pismo skierowane do PKP mówiące o tym, że jeśli jest zakaz, to należy go przestrzegać i że sprzedawanie piwa „po mrugnięciu okiem” nie powinno mieć miejsca. Zgadza się z tym, bo uważam, że jeśli są takie przepisy – choć, w moim przekonaniu, nieracjonalne – i skoro obowiązują, to należy ich przestrzegać. Zmiany, które proponujemy, uporządkowałyby kwestie zwią-

zane z alkoholem, bo, po pierwsze, nie byłoby tego „mrugania”, a po drugie, nie pojawiliby się w pociągach panowie, którzy z pewnością nie sprzedają alkoholu w ramach działalności gospodarczej. Byłyby więc efekty pozytywne dla budżetu państwa w postaci podatków.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Zjawisko pod hasłem: „Piwo, jasne piwo” cały czas funkcjonuje. Mamy tego świadomość. Pan powiedział, że zakaz spożywania alkoholu obowiązuje w pociągu relacji Warszawa-Poznań, zaś w relacji Warszawa-Berlin jest sprzedawany i konsumowany. Czy w polskim prawie jest zakaz spożywania alkoholu wniesionego do pociągu osobiście?

Dyrektor ZDG „TOR” Adrian Furgalski:

W tym konkretnym przypadku można było spożyć alkohol kupiony, bo to był pociąg międzynarodowy i alkohol był dostępny. W takich pociągach Polska nie może wprowadzić obostrzenia, natomiast nie wiem, czy to wynika z regulaminu podróży, czy z prawa przewozowego, ale wnoszenie własnych napojów alkoholowych i ich konsumpcja w pociągach jest zabroniona.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Jak rozumiem, mamy więc do czynienia z trzema stanami prawnymi. Osoba, która jest pod wpływem alkoholu i wchodzi do pociągu, ale w nim alkoholu nie spożywa i nie kupuje, może sobie siedzieć w tym pociągu, będąc pod wpływem alkoholu. Osoba, która nabywa alkohol w sposób nielegalny, reagując na anons „piwo, jasne piwo”, dokonuje przestępstwa, a osoba jadąca pociągiem w relacji międzynarodowej może swobodnie kupić i wypić alkohol.

Proszę o zabranie głosu pana ministra Engelhardta, reprezentującego Ministerstwo Infrastruktury.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:

Stan faktyczny jest taki, że mamy ustawę i przepisy ze stanu wojennego zakazujące tej sprzedaży. Występuje niekonsekwencja polegająca na tym, że w pociągach relacji międzynarodowych nie można było nawet wówczas wprowadzić takiego zakazu i alkohol jest sprzedawany. Osobie będącej pod wpływem alkoholu, ale nie przejawiającej widocznych oznak upojenia, nie można zabronić wstępu do pociągu. Obowiązuje formalny zakaz spożywania alkoholu, ale jest on gremialnie „obchodzony”. Faktycznie nie sposób jest kontrolować podróżnych na okoliczność, czy wnoszą alkohol, czy też nie. Ponadto nie można ustalić, czy kupiony alkohol miałby służyć spożyciu w pociągu, czy też jest przewożony jako bagaż. Zresztą takie rozumowanie prowadziłoby do absurdów. Nie sposób też upilnować, czy ktoś spożywa w pociągu alkohol, czy nie, i w jaki sposób to czyni – czy bezpośrednio z butelki, czy nalewa go do szklanki, czy do kieliszka. Dochodzimy do sytuacji, że tego rodzaju zachowania są niesprawdzalne. Chociaż więc jest formalny zakaz spożywania alkoholu, to nie sposób go nie przestrzegać. Kwitnie pokątny handel, rozprowadzanie piwa w torbach itd. Jest to, oczywiście, zjawisko dość powszechne i trudne do zwalczenia. Na kanwie tego stanu, MI nie zgłasza uwag do art. 1 wniesionego projektu, tzn. do propozycji, by minister właściwy ds. transportu oraz minister właściwy ds. gospodarki morskiej określili w drodze rozporządzenia zasady i warunki sprzedaży, podawania i spożywania napojów alkoholowych. Jest do rozważenia to, o czym powiedział pan dyrektor Furgalski, czy te propozycje wpisać do rozporządzenia czy do ustawy. W naszym przekonaniu, przepis zawarty w art. 1 jest do przyjęcia. MI nie wnosi zastrzeżeń, do art. 1. Mamy natomiast uwagi do art. 2, dotyczącego definicji przewozów kwalifikowanych, która, naszym zdaniem, jest błędnie zaproponowana. Jest to zbyt szeroka definicja i niezgodna z klasyfikacją przewozów stosowaną na kolei. Intencja wyrażona w uzasadnieniu do projektu jest właściwa. Chodzi o pociągi Eurocity, Intercity, ekspresy, ewentualnie o pociągi z wagonami sypialnymi lub miejscami do leżenia, które posiadają wagony restauracyjne bądź barowe. Są one w transporcie kolejowym określane jako przewozy kwalifikowane, a więc przewozy o określonym, podwyższonym standardzie. Są opracowane specjalne standardy, a jednym z wyznaczników tych standardów jest również to, że znajduje się w tych pociągach przynajmniej wagon

barowy, jeśli nie restauracyjny, i że są to pociągi przynajmniej z miejscami rezerwowanymi. Zaproponowana przez wnioskodawców propozycja obejmuje także pociągi międzywojewódzkie i krajowe pospieszne bez rezerwacji miejsc, również osobowe i, co bardzo ważne, pociągi międzynarodowe przygraniczne. Uważamy, że jest to definicja zbyt szeroka. MI zdecydowanie protestowało przeciwko włączeniu tej definicji do ustawy o transporcie kolejowym. Mogłoby to mieć poważne implikacje, trudne dzisiaj do przewidzenia, związane z dofinansowaniem deficytowych przewozów międzywojewódzkich. Gdyby Komisja zdecydowała się na wprowadzenie tej definicji, może nieco ulepszonej, na potrzeby ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, to nie protestowalibyśmy. Takie jest nasze stanowisko w sprawie definicji. Jak powiedziałem, obawiamy się, że zaproponowana tu definicja jest zbyt szeroka, a nawet niezgodna z intencjami wnioskodawców. Piszą oni bowiem, że w istocie chodzi o dopuszczenie do obrotu alkoholem w pociągach o wyższym standardzie, w pociągach mających ku temu warunki, a nie we wszystkich pociągach, np. międzywojewódzkich. Obecnie w pociągach międzywojewódzkich kursuje 20 wagonów barowych, ale nie we wszystkich. Są też międzywojewódzkie pociągi osobowe. Ta definicja dopuszczałaby więc obrót alkoholem nawet wówczas, gdy nie ma w pociągu wagonu barowego i funkcjonuje sprzedaż obwoźna, a dystrybucja piwa odbywa się z wózka itd. Jeśli taka jest intencja, by rozszerzyć sprzedaż także na formę tego rodzaju, to prosimy, aby tę definicję pasażerskich przewozów kwalifikowanych wpisać do ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, a nie naruszać systemu definicyjnego, pojęciowego zawartego w ustawie o transporcie kolejowym. W ustawie tej takiej definicji nie mamy. Apeluję do Komisji, by tę kwestię rozpatrzyć.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Prosiłbym o wypowiedź pana legislatora.

Legislator Tomasz Czech:

Mamy pewne uwagi legislacyjne, a także uwagę, odnoszącą się do tego, co powiedział pan minister odnośnie do definicji pasażerskich przewozów kwalifikowanych. Ona na pewno nie powinna znaleźć się w ustawie o transporcie kolejowym, ponieważ w całej tej ustawie nie ma mowy o pasażerskich przewozach kwalifikowanych. Prawdę mówiąc, byłaby ona wykorzystywana tylko na użytek ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi. Uważamy, że nie jest słuszne podawanie tej definicji także w tej ustawie. Ewentualnie moglibyśmy w art. 14 w ust. 7, a nie w ust. 2 pkt 7 – to też uwaga legislacyjna do tego projektu – w jakiś sposób rozpisnąć kwestię, jakich przewozów mogłoby to dotyczyć, czyli w samej delegacji wskazać, jakie przewozy miałyby być objęte tą delegacją. Takie są nasze generalne uwagi.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Pan minister poruszył bardzo istotną kwestię. Kiedy dotarły do nas materiały, my też pomyśleliśmy o wagonach restauracyjnych i pociągach ekspresowych zaopatrzonych w barki. Prawdą jest to, co mówi pan minister. Ja sam, jadąc pociągiem w Japonii, byłem obsługiwany przez stewardessę prowadzącą wózek. Można było u niej kupić orzeszki, paluszki, piwo Sapporo. Tak samo jest w pociągach TGV, w pociągach niemieckich – wszędzie tam z przewoźnego barku można częstować podróżujących produktami spożywczymi i napojami, w tym alkoholowymi. Kwestia jest ważna. Sądzę, że powinniśmy dziś podjąć decyzję kierunkową w tej materii. Pan zgłaszał się jako pierwszy, proszę się przedstawić do protokołu.

Dyrektor Państwowej Agencji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych Krzysztof Brzózka:

Uzasadnienie przedstawione przez pana Furgalskiego nie do końca jest prawdziwe. Wprowadzając tę propozycję, wprowadzimy zarazem wewnątrz linii krajowych status obywateli dwóch kategorii. Na tych samych dworcach będą się zatrzymywały pociągi, w których sprzedaż i podawanie alkoholu nie będą możliwe, oraz takie, w których jest to możliwe. To rozwiązanie będzie jeszcze mniej czytelne dla podróżnych. Jeśli chodzi o problem, który także poruszył pan Furgalski – zabójstwa, które się zdarzyły w pociągu,

to mamy statystyki służby Straży Ochrony Kolei za rok 2007. Jasno powiedziano tam, że, mimo dużych uprawnień, służby ochrony kolei nie radzą sobie i największym problemem są przestępstwa w pociągach oraz wykrywalność tych przestępstw. W przypadku zabójstw i zgwałceń wykrywalność wyniosła 50%, w przypadku kradzieży, dewastacji wagonów – 16%, kradzieży z kas biletowych – 19%, a jeśli chodzi o kradzież na szkodę podróżnych, to wykrywalność uplasowała się na poziomie 12%. Można by mnożyć te dane. Pociągi z całą pewnością są miejscem, w którym sprzedaż i podawanie alkoholu powinny się odbywać pod bardzo specjalnym nadzorem, choćby ze względów kryminalnych. W tej chwili nie jest możliwa i nie będzie możliwa sprzedaż alkoholu w handlu obwoźnym. W związku z tym, w moim przekonaniu, pociągi wyposażone w bary mogłyby być ewentualnie objęte tym wyłączeniem. W art. 14 ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi pewne wyłączenie mogłoby zostać zastosowane. Połowa przestępstw dokonywanych w Polsce jest popełniana pod wpływem alkoholu. Raport NIK, który został przygotowany i opublikowany, dotyczący stanu naszych dworców kolejowych jest, jak to kiedyś mówiono – porażający. W związku z tym z pewnością to, co już dziś się dzieje, nie zapewnia pasażerom komfortu, a po wprowadzeniu napojów alkoholowych wrócimy do czasów słusznie minionych. W moim przekonaniu, ustawa, o której tu wspomniano mówiąc, że pochodzi z okresu stanu wojennego – ustawa o wychowaniu w trzeźwości – jest ustawą wyróżniającą nas spośród państw ościennych, dającą nam nad nimi przewagę taką oto, że, jak dotychczas, spożycie alkoholu jest niższe niż u nich. To pewien wyróżnik. Doświadczenia takich krajów, jak Wielka Brytania, Holandia, Estonia, Litwa czy Dania wskazują, że jeśli chodzi o wychowanie w trzeźwości, to ma sens tylko długofalowa polityka. Jesteśmy członkami wielu międzynarodowych gremiów, uczestniczymy w projekcie badawczym. Wszystko wskazuje na to, że ogromną rolę odgrywa właśnie taka stabilna polityka w dziedzinie wychowania w trzeźwości. Badania, które PARPA przeprowadziła w ubiegłym roku, wskazują, że jeśli chodzi o stosunek wszystkich obywateli polskich do problemów alkoholowych i do prawa związaneego z tymi kwestiami, blisko 77% respondentów wskazuje, że obowiązujące prawo w tej dziedzinie powinno być jeszcze bardziej restrykcyjne. Jest społeczne przyzwolenie na to, aby tym 9% rodaków, którzy wypijają 43% alkoholu krajowego i importowanego, nie umożliwić większej konsumpcji. To są fakty. Po czasie liberalizacji na rynku alkoholowym, WHO podjęła stosowną uchwałę. W tym roku rozpoczął się projekt „Amfora”, który da efekty w postaci bardziej restrykcyjnego, być może nawet jednolitego, prawa w krajach UE w zakresie kwestii związanych z alkoholem. Rozpatrywany tu jest jeden z aspektów spożywania alkoholu, ale zapewne większość z nas pamięta, w jakich warunkach podróżowaliśmy. Spożycie alkoholu jest w pociągach w tej chwili zabronione. Wyobrażam sobie, że 90% podróżnych niekoniecznie chciałoby jechać w przedziale z podróżnym, który pije alkohol i pod jego wpływem zachowuje się niestosownie. O ile są pola, na których liberalizacja polityki w odniesieniu do alkoholu mogłaby mieć miejsce, to w przypadku pociągów, komunikacji w ogóle, stoimy na stanowisku, że nie jest to wskazane i w związku z tym, ze względu na zasięg zjawiska, kłopoty ze ściganiem przestępstw popełnionych co najmniej w 50% pod wpływem alkoholu, uważamy, że byłby to ruch w złym kierunku.

Nierespektowanie prawa oraz nieegzekwowanie prawa przez służby do tego uprawnione nie jest powodem, by prawo zmieniać. Policja, ujmując w skali roku 170 do 200 tys. nietrzeźwych kierowców, ma świadomość tego, że to „wierzchołek góry lodowej”. Podobnie jest z innymi wykroczeniami. Takie uzasadnienie więc nie przekonuje. Wydaje się, że ma miejsce powierzchowne traktowanie alkoholu w ogóle w naszej kulturze. Dzięki prawu, które było nowelizowane ponad 30 razy, ale faktycznie zostało wprowadzone w okresie stanu wojennego, z całą pewnością model Polaka-pijaka przestał funkcjonować, a wzrost spożycia alkoholu, jego łatwiejsza dostępność może spowodować, że w to miejsce wrócimy.

W tych krajach, w których nie istnieje prawo regulujące problemy alkoholowe, jak Wielka Brytania, to prawo zostanie wprowadzone. Jest już wprowadzone w Szkocji na wzór Polski. W krajach, w których się o tym nie myśli, np. w Rosji, spożycie legalnego alkoholu na głowę mieszkańca wynosi 17 litrów rocznie, a nielegalnego, jak niektórzy

mówią, wynosi dwakroć, albo i trzykroć tyle, zaś średnia długość życia mężczyzn wynosi 54 lata.

W UE wyliczono, że każde euro wniesione do budżetu państwa w dowolnej formie w związku z produkcją i spożywaniem alkoholu, przynosi 5 euro strat w innych miejscach: w ochronie zdrowia, w ubezpieczeniach społecznych, w postaci szkód spowodowanych niezdolnością osób do pracy. Istnieje system, który można zachować, który należy zachować, który na pewno należy poprawiać, ale rozluźnianie go w kilku punktach jednocześnie może spowodować destabilizację. PARPA stoi na stanowisku, że postulowane tu działania nie są wskazane, a wprowadzenie tych przepisów spowoduje, że w PKP i tak będą podróżni dwóch różnych kategorii i to sytuacji społecznej zupełnie nie zmieni.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Nie przerywałem pańskiej wypowiedzi, aby nie powstał zarzut, że ograniczam możliwość zabrania głosu, czy czas trwania tej wypowiedzi. Każdy może wygłosić to, co myśli, w ramach ustalonego czasu, czyli do godziny 13.00. Kolejność zabierających głos będzie następująca: pan poseł Woda, pani poseł Zdanowska, pan poseł Marcinkiewicz. Ja również zapisuję się do głosu, by zadać pytanie.

Poseł Wiesław Woda (PSL):

Na wstępie chcę oświadczyć, że nigdy nie handlowałem, nie handluję i nie będę handlował alkoholem, niezależnie od jego postaci. Nie piję też piwa, mówię to, aby nie być posądzonym o to, że prowadzę jakiś lobbing. Pozwolę sobie na stwierdzenie, że przepisy ustawy są dowodem oczywistego zakłamania. W „Warsie” nie można napić się piwa, ale na każdej stacji benzynowej, przez całą dobę, przez wszystkie dni w roku, można kupić alkohole z całego świata. To przykład, jak nieracjonalnie reguluje te kwestie ustawa o wychowaniu w trzeźwości. A wracając do projektu przedstawionego przez ZDG „TOR”: w art. 1 zmiana 1 jest delegacją dla ministra. Wolałbym, aby wnioskodawcy nie udzielali delegacji ministrowi, ale by zapisali wprost w ustawie, jakie są rozstrzygnięcia. Wolałbym nie dowiadywać się ex post, jakie kwestie znalazły się w rozporządzeniu już opublikowanym. Dobrze, że pan minister podniósł problem definicji przewozów kwalifikowanych, bo w żadnej ustawie takiej definicji nie znalazłem. Nie ukrywam, że zgadzam się z uwagą przedstawiciela Agencji i byłbym przeciwny sprzedaży alkoholu na dworcach kolejowych, aby nie stały się one siedliskiem jakichś dziwnych ludzi, tym bardziej, że na jednym dworcu, czyli tam, gdzie zatrzymuje się pociąg Intercity, można byłoby sprzedawać alkohol, a na innym dworcu już nie. To byłyby komplikacje zupełnie niezrozumiałe.

Wprawdzie sam piwa nie piję, ale jeżdżę i obserwuję. Do każdego pociągu ekspresowego lub Intercity przed jego odjazdem wsiada człowiek z torbą na plecach i krzyczy bez skrępowania: piwo, piwko, piweczko. Cena takiego piwka-piweczka, to 6-7 zł za butelkę, podczas, gdy w hurcie można je kupić za 2,20 zł. Na peronach znajdują się najczęściej funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei lub policjanci, ale oni na to nie reagują. Służby państwowe wiedzą o zakazie, ale nie reagują. Dziwię się trochę, że Minister Finansów, który poszukuje wpływów do budżetu, nie jeździ pociągiem i nie słyszy wezwań do zakupu piwka-piweczka. Jeśli ktoś zakupuje w hurcie piwo po 2,20 zł a sprzedaje je po 6 czy 7 zł, to ma niezłe „przebicie”. Wobec tego stosowne służby powinny na to reagować.

Jeśli chodzi o definicję z art. 2 zmiany 1, odnośnie do pociągów międzynarodowych, to chciałbym powiedzieć rzecz następującą: zdarzyło mi się jechać parę razy takim pociągiem. W pociągach przyjeżdżających do RP można kupić piwo, natomiast w pociągach odjeżdżających z RP poza jej granice piwa kupić nie można. To kolejny przykład absurdu.

Reasumując: wnoszę o kontynuowanie prac z pewnymi korektami. Zamiast delegacji dla ministra powinno się wpisać do ustawy konkretny przepis, aby także uregulować sprawę obnośnej sprzedaży, chociaż ona jest uregulowana, oraz, aby zmodyfikować definicję przewozów kwalifikowanych, by w ten sposób RP stała się normalnym krajem, w którym są ograniczenia sprzedaży, są respektowane zakazy sprzedaży napojów al-

koholowych, ale byśmy nie narażali się na śmieszność lub na brak zrozumienia tych przepisów, które nie będą respektowane.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Pan przewodniczący Woda wprawdzie nie spożywa, ale ceny zna doskonale. Pan minister Kapica nie jeździ pociągami, gdyż podróżuje skromnym Oplem Vectra.

Posel Hanna Zdanowska (PO):

Z dużym zaciekawieniem wysłuchałam przedstawiciela Agencji. Mam wrażenie, że ten temat powinien być dyskutowany gdzie indziej, raczej w Komisji Zdrowia lub w Komisji Edukacji. Tam państwo powinni prezentować takie tematy.

Wychodzę z założenia, że powinniśmy likwidować takie absurd. Jeżeli takim absurdem jest kwestia rozróżnienia możliwości spożywania alkoholu zależnie od tego, jakim pociągiem się przemieszczamy, to uważam, że jest to po prostu mało rzeczywiste. W tej chwili sankcjonujemy fikcję, szarą strefę, która się rozwija, a powinniśmy zrobić wszystko, by ją eliminować.

Czy pan mogliby podać, ile tych wszelkich przestępstw, kradzieży, napadów zaistniało na skutek wypicia alkoholu w pociągu, a ile z nich nastąpiło dlatego, że osoba, która wsiadła do tego pociągu, była już nietrzeźwa? Moim zdaniem, państwo nie są w stanie przedstawić takiej statystyki. Nie powinniśmy rozmawiać o tym, czy tylko, jaki alkohol powinniśmy dopuścić – czy to ma być wino, piwo, czy tylko alkohol niskoprocentowy, a więc typu piwo, oraz czy powinniśmy dopuścić handel obwoźny, z wózka, i czy alkohol ma być dostępny tylko w tych pociągach, w których składach znajduje się wagon barowy. Uważam, że na tych kwestiach powinniśmy się skupić i do tego dostosować projekt ewentualnej ustawy.

Posel Michał Marcinkiewicz (PO):

Co prawda, przedmówcy już powiedzieli to, o czym chciałem mówić, ale poruszę jeszcze dwie inne kwestie. Po pierwsze, wydaje mi się, że powinniśmy w zmianie ustawy zawrzeć konkretne postanowienia, jaki alkohol dopuszczamy, żeby nie było to w formie delegacji do wydania rozporządzenia. Po drugie, żebyśmy zastanowili się nad tym, czy dopuszczamy handel obwoźny, czyli na tzw. wózku, czy też handel alkoholem powinien odbywać się tylko w pociągach, które posiadają wagony restauracyjne i barowe. To jest kluczowa kwestia. Umożliwienie przewoźnikowi świadczenia takiej usługi może spowodować wyeliminowanie szarej strefy, sprzedaży alkoholu „z torby”. Nie wydaje się prawdopodobne, aby takie osoby prowadziły działalność gospodarczą i odprowadzały podatek od sprzedaży z tego typu „przebieciem”. W jakimś stopniu zlikwidowalibyśmy szarą strefę, bo klient będzie wolał kupić alkohol z takiego wózka niż od przypadkowego osobnika.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Ja też zapisałem się do głosu i mam kilka wątpliwości, pytań oraz prośb. Prosiłbym pana ministra lub PARPA o przedstawienie informacji, jak ta sprawa jest uregulowana w innych państwach UE, a także w krajach pozaeuropejskich, np. w USA, w Japonii. Na dworcu Gare du Nord w Paryżu jest rewelacyjna restauracja, w której podawany jest alkohol. We Francji jest duże spożycie wina i ten alkohol jest dopuszczony do sprzedaży. Chciałbym prosić o informację, jak jest w państwach, które wymieniłem. Pan dyrektor mówił tu o kradzieżach, rozbojach, przestępstwach dokonywanych pod wpływem alkoholu na terenie pociągów. Na własne oczy widziałem, jak te problemy są rozwiązywane w USA. Tam, na co drugim słupie trakcyjnym są zainstalowane kamery monitorujące pociągi. Na świecie odchodzi się od kajutek, przedziałów kilkuosobowych. Cały wagon jest monitorowany on line. Powiedzmy szczerze, funkcjonariusze policji czy innych służb nie patyczkują się z pasażerem. Mieliśmy tego dowód wczoraj w RFN, na przykładzie jednego z członków PO. Nie dostosował się on do poleceń stewardesy, która jest szefową pokładu. Funkcjonariusze SOK, którzy zostali wyposażeni przez parlament w bardzo daleko idące uprawnienia, powinni zacząć z nich korzystać. Jeśli ktoś z państwa nie wierzy, że w życiu jest tak, jak to pokazywane jest na amerykańskich filmach, że kierowca wykonuje posłusznie polecenie policjanta, by położyć ręce

na masce i szeroko rozstawić nogi, to taki ktoś jest w błędzie. To nie jest fikcja, tak jest naprawdę. Tak wyglądają realia w Ameryce, najbardziej demokratycznym kraju na świecie. Jeżeli policjant nakazuje komuś jakieś konkretne zachowanie, to obywatel ma się tak zachować. U nas po prostu jest zła praktyka, panie dyrektorze. Prosiłbym, aby statystykę, o której pan mówił, udostępnić nam i trochę ją rozbudować. Mówił pan o 9% pijących, którzy wypijają 43% spożywanego w Polsce alkoholu. Czy ma pan też badanie, ile osób z tych 9% populacji podróżuje pociągami, samolotami? Może są jeszcze bardziej szczegółowe analizy? Do pana ministra mam prośbę o to, by przekazał Komisji dane na temat tego, ilu pasażerów było przewiezionych w Polsce pociągami, a ilu samolotami? Jeden z argumentów, który przedstawiono, był taki, że pasażer pociągu nie może w pociągu patrzeć na innego, który pije alkohol. Odpowiem, że w samolocie tak jest, że jeden pasażer zamawia sobie szklaneczkę wina, albo piwo, a pasażer siedzący obok nie ma w tej sprawie nic do powiedzenia do czasu, gdy ten pijący zacznie mu robić krzywdę. O takie dane liczbowe poprosilibyśmy uprzejmie. Z wystąpienia pana dyrektora Brzózki podzielałam opinię, że nie możemy dopuścić do tego, by w RP utworzyły się dwie kategorie podróżnych: lepszych i gorszych obywateli. Tu w pełni podzielałam pańskie zdanie, że nie możemy dzielić obywateli na lepszych i gorszych podróżnych, lepszych i gorszych Polaków. W tej kwestii ma pan moje pełne poparcie.

Posel Michał Marcinkiewicz (PO):

Na statkach lub w samolotach alkohol się sprzedaje i spożywa. Porównując pasażerów podróżujących pociągiem i płynących statkiem, można dojść do wniosku, że dużo łatwiej o wypadek pod wpływem alkoholu na statku, przy burcie, niż w pociągu, gdzie trzeba otworzyć drzwi lub okno i przez nie wyskoczyć. Na statku zaś wystarczy się potknąć, by znaleźć się za burtą.

Prezes Stowarzyszenia „Polska Wódka” Andrzej Szumowski:

Bardzo dziękuję za zaproszenie na to arcyciekawe posiedzenie. Przyznam, że gdy pojawił się projekt zmiany ustawy, jako branża spirytusowa w Polsce przyjęliśmy to z dużym zadowoleniem. I z taką refleksją, że cywilizuje się i ten obszar funkcjonowania społecznego. Natomiast dyskusja, której przysłuchuję się uwagą, rodzi we mnie pewne wątpliwości. Po pierwsze, chodzi mi o stwierdzenie pani poseł, by ewentualnie zastanowić się nad mocą sprzedawanych alkoholi. To nie w mocy jest problem, ale, powiedziałbym, w centymetrach. Mam na myśli 15 cm, mniej więcej 5 cali, mniej więcej stąd – dotąd. Tu tkwi problem, a nie w mocy trunku. Gdybyśmy szli tym tokiem rozumowania, to powinniśmy dojść do wniosku, że trzeba zakazać sprzedaży samochodów, albo karać ich sprzedawców, gdyż przy okazji prowadzenia samochodu może dojść do wypadku. Wystarczy respektować obowiązujące w Polsce prawo, wyposażyć funkcjonariuszy SOK, albo zmusić ich do respektowania istniejącego prawa i reagowania w sytuacjach, w których reagować trzeba.

Wzór alkoholu w piwie, winie i w wódce jest dokładnie taki sam. Kiedy w uzasadnieniu do projektu ustawy czytam, że w zależności od zawartości alkoholu niektóre napoje byłyby podawane wyłącznie do posiłku, to „przez skórę” czuję, że chodzi o alkohole mocne. Rozumiem, że ustawodawca napisał to w trosce o konsumentów, że tylko spożycie alkoholu mocnego w niektórych barach na kółkach umożliwia kontynuację podróży po spożytym posiłku. A już zupełnie poważnie przypominam sobie czasy obligatoryjnego zakupu galaretki lub sera żółtego, który stawał się po tygodniu przechodni, dosłownie i w przenośni. Nie tędy droga. Zaufajmy ludziom. Pan dyrektor Brzózka uważa, że owe 33 nowelizacje ustawy o wychowaniu w trzeźwości spowodowały, że zaprzestano kojarzyć Polaka z pijaństwem. Ja akurat uważam, że to pojawienie się jakiejś wizji celów realnych do osiągnięcia, możliwości realizowania karier zawodowych, bogacenia się, znajdowania innych przyjemności niż spożywanie alkoholu spowodowało, że Polacy bardziej szanują prawo jazdy lub możliwość spędzenia czasu z przyjaciółmi niż nadmierne picie alkoholu. O ile będziemy traktowali alkohol jak alkohol – w każdej jego postaci i przestrzegali obowiązującego prawa, nie widzę we wprowadzeniu tej ustawy jakiegokolwiek problemu i traktuję tę inicjatywę jako przejaw kolejnego etapu cywilizowania niektórych obszarów naszej działalności.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Myślę, że to pierwsze zdanie nie pomogło w tej ustawie, panie prezesie, ale, jak zapowiedziałem, wszyscy będą mieli prawo wypowiedzenia się podczas tej debaty. „Z ostrożności procesowej” przypominam wszystkim gościom Komisji, że wszedł w życie nowy regulamin sejmiku. Wszyscy uczestniczący w obradach Komisji powinni wpisać się na listę obecności i podpisać się. Aby państwa ustrzec przed ewentualną odpowiedzialnością, proszę, aby, kto tego nie uczynił – dokonał tego. Zwłaszcza, że jeden z klubów parlamentarnych zażądał dostępu do informacji, kto uczestniczy w posiedzeniach Komisji.

Tytułem sprostowania głos zabierze pani poseł Zdanowska.

Posel Hanna Zdanowska (PO):

Pan prezes źle mnie zrozumiał. Nie podnoszę kwestii, czy mamy zakazać sprzedaży wysokoprocentowych alkoholi. Uważam, że to jest pole do dyskusji, bo różne są opinie na ten temat. Moja opinia nie ma większego znaczenia, gdyż jest to jeden z sądów. To większość musi podjąć decyzję. I żeby była jasność – to nie są jakieś moje negatywne skojarzenia, ponieważ miałam przyjemność podróżować po wielu krajach i nie było tam żadnych ograniczeń. Tak, jak powiedział pan dyrektor Furgalski, w normalnych, cywilizowanych krajach jest to do przyjęcia. Natomiast zgadzam się z tym, że zmieniła się u nas kultura picia – zmieniła się, i to znacznie. Nasze społeczeństwo jest znacznie bardziej wyedukowane i w tym trzeba upatrywać tego, że mamy spadek spożycia, a nie w zakazach. Być może, kwestia regulacji też ma na to wpływ. Nie mówię, że nie. Jednak przede wszystkim jest to stopniowa zmiana mentalności Polaków. Chwała za to, że się tak dzieje.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Popieram opinię pani poseł Zdanowskiej. Nie wiem, czy państwo mieli udział w spotach telewizyjnych pokazujących sprzedawcę, który nie sprzedał alkoholu nieletnim, dzięki czemu nie doszło do tragedii na drodze. Jeśli mieli państwo w tym udział, to serdecznie gratuluje. Do zabrania głosu zgłosił się pan Furgalski, następnie – pan dyrektor Brzózka. Prosiłbym, jeśli oczywiście zechce, aby zabrał głos pan minister Engelhardt, potem zaś Komisja podejmie decyzję, co robimy w tej materii.

Dyrektor ZDG „TOR” Adrian Furgalski:

Jeśli chodzi o sprzedaż obwoźną, to ja absolutnie za taką sprzedażą nie jestem, aby był tam dostępny alkohol. Z treści rozporządzenia, które miałyby się znaleźć jako przepis ustawowy, jasno wynika, że chodzi o sprzedaż przy konsumpcji w wagonach barowych i restauracyjnych. Oczywiście, „twórczość” naszego narodu jest taka, że można interpretować też przepis w ten sposób, że ten wózek stanowi jakieś przedłużenie wagonu, w ramach jednej działalności. Myślę, że można dopisać, że „z wyjątkiem sprzedaży obwoźnej”. Rzecz druga – definicja. Generalnie, zgadzam się z tym, że w ustawie o transporcie kolejowym bardzo często mamy problemy z definicjami. Dzisiaj mamy tylko definicję regionalnych przewozów pasażerskich. Kiedyś mieliśmy definicję pasażerskich przewozów kwalifikowanych, gdzie podstawowym wyróżnikiem tych pociągów była możliwość dokonania rezerwacji miejsc. Może więc pójść w tym kierunku, ale rozumiem, że jest to do uzgodnienia w toku prac. Jest jeszcze kwestia dotycząca wypadków. Rozumiem, że pan dyrektor Brzózka mówił o wypadkach, w których alkohol odgrywa jakąś rolę na obszarach kolejowych, a nie w pociągach. Skoncentrowałbym się na sprawie pociągów Intercity, bo zmiany w ustawie będą dotyczyć tej spółki. Pan przewodniczący pytał o dane przewozowe. Mniej więcej mogę przypomnieć, że w ubiegłym roku lotnictwo miało około 20 mln pasażerów, spółka Intercity około 11 mln. Za rok 2008 nie mam danych. W roku 2007, jeśli chodzi o przestępstwa kolejowe w tej spółce, największa liczba przypadków dotyczyła obrzucenia pociągu kamieniami. Incydenty z udziałem nietrzeźwych na te 11 mln pasażerów, to w 2007 r. 71 przypadków. Byłem przekonany, że największa liczba wypadków zdarzyła się w okresie wakacji, bo wówczas piwa pije się najwięcej, jest przecież gorąco. Jednak, ku mojemu zaskoczeniu, chodzi o miesiące jesienne. Podstawową grupę osób będących sprawcami stanowili żołnierze zasadniczej służby wojskowej, rezerwiści oraz kibice, którzy prócz tego, że byli pod wpływem alkoholu, to nie raczy-

li zakupić biletów na przejazd. Wszędzie była interwencja policji, SOK i Żandarmerii Wojskowej.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

To już mam pomysł, żeby zawiesić tę sprzedaż na Euro 2012. To, oczywiście, jakiś ułamek promila. Jeśli te dane potwierdzą agendy rządowe, to w jakiś sposób też będzie wpływało to na opinię posłów.

Dyrektor PARPA Krzysztof Brzózka:

Padło pytanie o to, jak statystycznie wygląda przestępczość spowodowana alkoholem na pokładzie samolotów. Poza incydentalnymi zdarzeniami, tego oczywiście nie ma, bo wszystko dobywa się pod nieustającym nadzorem załogi. Konsekwencje ewentualnych wybryków są przeogromne. Stąd ten spokój. Kwestia bezpieczeństwa i respektowania prawa oraz uznawania autorytetu tych, którzy stoją na straży prawa, jest naszym dużym problemem. Największym problemem w przypadku pociągów komunikacji kolejowej jest po prostu nieobecność tych osób. Również chciałbym wskazać, że to, o czym mówimy, czyli przestępstwa związane z podróżą pociągami, dotyczy przestępstw na osobach nietrzeźwych. Nie jest tak, że alkohol powoduje przestępczość, alkohol umożliwia dokonywanie przestępstw. To też jest ważne i należy to podnieść. Ze szczegółami nie chcę dyskutować. Jeśli chodzi o tę „redukowalność”, to nie jest tak, że jesteśmy społeczeństwem, które łatwo rezygnuje ze swoich przyzwyczajęń. Prowadzona przez nas kampania „Cięża bez alkoholu” zmieniła świadomość lekarzy na poziomie 25%, czyli tych, którzy powinni być najbardziej świadomi, jeśli chodzi o szkodliwość spożywania alkoholu w czasie ciąży. Mówię tu o lekarzach, a nie o osobach spożywających alkohol, więc z tą edukacją łatwo nie jest. Jest prowadzona bardzo duża liczba działań edukacyjnych w szkołach, podlega im kilka milionów uczniów. A, z drugiej strony, wiemy, że coraz młodsi sięgają po alkohol. Średnia w Polsce to 11,4 lat. Jeśli chodzi o podejście młodych do alkoholu, to dla 90% z nich zakup alkoholu nie jest żadnym problemem. Tak więc ta edukacja trwać musi. Czym innym są działania „wylamujące”. Gdybyśmy działali wspólnie i na rzecz, to można byłoby mówić o jakichś sukcesach. Reakcja dorosłego w sytuacji, gdy alkohol chce kupić młodzież jest bardzo ważna. Jeśli dorośli w takich sytuacjach nie reagują, to w 70% przypadków ta młodzież kupi alkohol. Jeśli odezwie się w tej sprawie którakolwiek z osób stojących w kolejce, zwracając uwagę, że nieletni zamierza kupić alkohol, wówczas, jak wykazują badania, udaje się temu zakupowi zapobiec w około 70% przypadków. Jeśli powstanie system pozwalający na to, by funkcjonariusze SOK znajdowali się w pociągach, jak stewardessy na pokładach samolotów, odpowiadając za bezpieczeństwo pasażerów, to niewykluczone, że w ogóle o tym problemie nie będzie trzeba rozmawiać. Tymczasem dziś jest tak, że próbujemy ułatwić zakup alkoholu nie stosując odpowiednich zabezpieczeń – inaczej niż jest to sformułowane w ustawie o bezpieczeństwie imprez masowych. Są w niej zawarte zabezpieczenia i dlatego projekt przewiduje możliwość sprzedaży napojów o zawartości alkoholu do 4,5%. Właściwa kolejność działań powinna więc być zachowana.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Sądzę, że na kolejne posiedzenie Komisji, na którym będziemy nad tymi problemami pracować, trzeba poprosić przedstawicieli SOK, aby uzyskać informację, jak sprawa wygląda z ich punktu widzenia. To ciekawy pomysł – jeśli przewoźnik będzie chciał uruchomić taką sprzedaż, można to będzie obwarować warunkiem stworzenia przez niego odpowiedniego zabezpieczenia, ochrony pasażerów na takiej linii kolejowej. Jestem na taki pomysł otwarty. W pewnym momencie w wypowiedzi pana dyrektora Brzózki pojawiła się perspektywa dojścia do jakiegoś kompromisu.

Proszę pana ministra, aby zechciał odnieść się do dzisiejszych naszych dywagacji.

Podsekretarz stanu w MI Juliusz Engelhardt:

MI nie jest stroną, która składała wnioski o zmianę tych przepisów. Niemniej jednak, odnosząc się do istoty zagadnienia – liberalizacji w zakresie sprzedaży alkoholu w pociągach, nasz resort ten kierunek działania popiera. Uważamy, że istniejące ograniczenia mają anachroniczny charakter. Jesteśmy w Europie pewną enklawą, w której panują ta-

kie ograniczenia, niezrozumiałe dla naszych zagranicznych partnerów. Pragnę podkreślić, że w Niemczech, we Francji lub w innych krajach, tego typu ograniczeń na dworach i w pociągach nie ma. Jesteśmy za liberalizacją przepisów. Natomiast, co do zakresu tej liberalizacji, to stoimy na stanowisku, że powinna ona dotyczyć pociągów wyposażonych w wagony restauracyjne i barowe. To, po pierwsze. Po drugie, jeśli chodzi o pociągi nie mające w swoich składach takich wagonów, to do rozważenia przez Komisję jest decyzja, czy dopuścić w takich przypadkach sprzedaż obwoźną, czy też nie. Dyskusja, która się tu odbyła, i moja opinia przemawiają za tym, że raczej nie, że trzeba tę liberalizację ograniczyć do pociągów wyposażonych w wagony restauracyjne i barowe.

I jeszcze jedna sprawa, o której już mówiłem – aby nie wprowadzać zamieszania pojęciowego i nie wprowadzać definicji, bez względu na jej brzmienie, do ustawy o transporcie kolejowym, ponieważ definicja przewozów kwalifikowanych kolejowych w takim kształcie jest niewłaściwa i mogłaby skutkować negatywnie. Na potrzeby tej zmiany ustawy proponujemy doprecyzowanie, o jakie pociągi chodzi. Wiemy, że chodzi o pociągi międzynarodowe – co oczywiste, a także Intercity, ekspresy, pociągi tego rodzaju. To możemy doprecyzować, nie ma potrzeby wprowadzania zamętu definicyjnego w ustawie o transporcie kolejowym, bo mogłoby to dotyczyć także innych problemów, m.in. finansowych. Pan przewodniczący prosił o statystyki związane z bezpieczeństwem, z SOK. Oczywiście, dostarczymy Komisji takich informacji. Zapisalem to sobie, jesteśmy do państwa dyspozycji.

Dyrektor PARPA Krzysztof Brzózka:

Chciałbym poprosić, aby Komisja rozważyła możliwość zaproszenia przedstawiciela służb policyjnych, a więc MSWiA i Komendy Głównej Policji, na posiedzenie, na którym będziemy kontynuowali tę dyskusję.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Z sekretariatu Komisji otrzymałem informację, że te podmioty były zaproszone. Niemniej, na kolejne posiedzenie zaprosimy je ponownie.

Zmierzamy do konkluzji. Rozumiem, że wszyscy adresaci naszych próśb o informacje, statystyki, na temat tego, jak sprawa jest uregulowana w państwach członkowskich UE i w wybranych krajach na świecie, zaakceptowali te próśby i takie dane zostaną Komisji dostarczone. Proponuję, by przyjąć termin 7 dni na dostarczenie tych materiałów.

Jest decyzja kierunkowa i wniosek pana przewodniczącego Wody, by skierować propozycje strony społecznej do dalszego procedowania. Czy w tej sprawie ktoś z państwa posłów jest innego zdania? Nie ma głosów sprzeciwu. W związku z tym jest prośba do BL, by przygotować przepisy, o których rozmawialiśmy, z uwzględnieniem prośby MI, aby nie burzyć prawa o transporcie kolejowym, aby definicję wprowadzić do ustawy o wychowaniu w trzeźwości. Przychylając się do propozycji pana dyrektora Brzózki, prosiłbym o przedstawienie dwóch wariantów: z uwzględnieniem pociągów typu WARS, Intercity – wiemy, o co chodzi, oraz w wariancie nie tworzącym dwóch kategorii pasażerów, czyli z dopuszczeniem sprzedaży obnośnej, obwoźnej, czy jak się ona nazywa. Chodzi o to, by nie tworzyć dwóch kategorii obywateli w polskim systemie prawnym. I te dwa warianty poddaliśmy „obróbce” merytorycznej.

Otworzyliśmy bardzo ciekawy temat. Jeśli PARPA ma jakieś propozycje do ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, to moglibyśmy je rozważyć, skoro wprowadzamy już pewne zmiany. Informacja, że średnia wieku młodych Polaków spożywających alkohol po raz pierwszy wynosi 11,4 lat jest porażająca. Ta informacja z pośród danych, uzyskanych na posiedzeniu, jest dla mnie najtragiczniejsza. Powiem szczerze, że to też jest jakiś absurd, że sprzedawcy, którzy sprzedają alkohol dzieciom, nie ponoszą za to żadnych konsekwencji, przede wszystkim w postaci cofnięcia koncesji na sprzedaż alkoholu. Nasza komisja jest życzliwa nie tylko przedsiębiorcom i obywatelom, ale też i instytucjom rządowym. Jeśli państwo do tej pory z powodu jakiejś biurokratycznej mitręgi nie mogli pewnych spraw przeforsować, to jesteśmy na nie otwarci. Jesteśmy skłonni do współpracy. Zapraszam do niej. Bardzo proszę, aby państwo, przy okazji zmiany tej ustawy, o której dziś mówimy, przedłożyli też inne pro-

pozycje, poszarżające nowelizację. Myślę, że ta sprawa nie budzi sprzeciwu ze strony członków Komisji? Nie, nie ma sprzeciwu.

Dyrektor PARPA Krzysztof Brzózka:

Bardzo dziękuję za takie stanowisko. Muszę powiedzieć, że w tej chwili Sejm pracuje nad trzema nowelizacjami naszej ustawy. Jeśli chodzi o problemy, o których pan wspominał, to nowelizacja jest już po obradach Komitetu Rady Ministrów, miała niebawem stanąć na posiedzeniu Rady Ministrów i tak się stanie w najbliższym czasie. Do problemu sprzedaży alkoholu nieletnim odnosimy się w ten sposób, że cofnięcie pozwolenia na sprzedaż alkoholu, w przypadku udowodnionego wyrokiem sądu działania tego typu na szkodę nieletnich, będzie skutkowało obligatoryjnym cofnięciem zezwolenia. Nie będzie to traktowane wedle formuły znikomej szkodliwości czynu, jak to było do tej pory.

Ze względu na konieczność ograniczenia dostępu do alkoholu osobom nieletnim, karane będą osoby pośredniczące pomiędzy sprzedawcą a nieletnim. Taki czyn pośredniczenia będzie traktowany jako występki. Czekamy na wejście pod obrady tego projektu ustawy. Ten projekt porządkuje wiele elementów w samej ustawie. Nie bez znaczenia dla transakcji sprzedaży jest kwestia reklam. Porządkujemy więc nieco rynek reklam produktów alkoholowych. Pracujemy nad tym. W sumie więc, łącznie z tą propozycją, o której dziś mówimy, mamy cztery nowelizacje naszej ustawy.

Posel Hanna Zdanowska (PO):

Skoro pan poruszył ten temat, to chciałabym o coś zapytać. Mamy kolejny projekt, dotyczący karania nie tyle samych przedsiębiorców odebraniem zezwolenia, ile zatrudnionych pracowników, postępujących w sposób nieodpowiedzialny. Czy państwo mogliby do tego odnieść się w dwóch słowach – czy państwo popierają tę inicjatywę, czy nie?

Dyrektor PARPA Krzysztof Brzózka:

Jeśli chodzi o przedsiębiorcę obracającego alkoholem, to z całą pewnością musi być położony nacisk na to, żeby nie tylko spełnił swój obowiązek i przyjął oświadczenie na piśmie, że sprzedawca będzie przestrzegał zakazu alkoholu niepełnoletnim, ale też, by pełnił nieustający nadzór. Takiego przepisu z całą pewnością w tym projekcie nam brakuje. Zapoznaliśmy się z tym projektem dosłownie tu, na sali.

Jest też przepis zaproponowany na wniosek tych, którzy stracili pozwolenia na sprzedaż alkoholu. Chcą oni zaostrzenia kar dla osób, które w sposób niezgodny z prawem doprowadziły do sytuacji, w której szef tych osób został ukarany. Krótko mówiąc, chodzi o sytuacje, w których konkurencja „podkupuje” pracownika. Otrzyma on wyrok w zawieszeniu, zapłaci grzywnę, de facto będzie więc bezkarny, a może uzyskać beneficja od konkurencji. Spotykamy się z taki postulatami. Rzeczywiście, warto się zastanowić nad wzmocnieniem dolegliwości dla tych, którzy podają alkohol nieletnim. Oczywiście, powinien w tych sprawach decydować sąd.

Dyrektor generalny Polskiej Organizacja Handlu i Dystrybucji Andrzej Faliński:

Pan dyrektor powiedział to, co zamierzałem także wygłosić. Zgadzam się z opinią pani poseł. Rozmawialiśmy o tym także z panem prezesem Szumowskim. Jest to wyjątkowo trudna i niebezpieczna sytuacja dla handlowca, przedsiębiorcy – ten stały nadzór. Często zdarza się, że mamy do czynienia z podkupieniem. Poza tym jest presja środowiska, w którym się mówi: co będziesz dzieciakowi żałował butelki piwa? Tu odpowiedzialność przedsiębiorcy jest bardzo zapośredniczona. Oczywiście, najłatwiej jest obciążyć odpowiedzialnością właśnie jego, on najczęściej jest karany, choć jest „Bogu ducha winien”.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

To jest materia kolejnego projektu ustawy, którego dziś, z braku czasu, nie będziemy omawiali. Proszę o wybaczenie tych z państwa, którzy przyszli na ten punkt obrad, ale, jak państwo mogą ocenić po liczbie kamer i dziennikarzy, jakich mamy zaszczyt gości na Komisji – sprawa jest bardzo poważna, skomplikowana. Jeszcze raz w imieniu Komisji „Przyjazne Państwo” chcę podkreślić, że w kwestii tych bardzo wrażliwych spraw każdy będzie miał prawo zabrać głos, wypowiedzieć się. Komisja rozważy wszystkie argumenty. Na kolejne posiedzenie zapraszam wszystkich tu obecnych oraz te osoby i in-

stytucje, które dziś były wymienione. Na koniec, ostatnie słowo, jak zawsze, należy do rządu RP. Pan minister Engelhardt – bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Juliusz Engelhardt:

Pan przewodniczący był uprzejmy zlecić nam pewne „zadania domowe”. Ja zobowiązałem się do przedstawienia statystyki przewozów pasażerskich. Natomiast, jak rozumiem, jeśli chodzi o kwerendę rozwiązań prawnych w innych krajach, to jest to zadanie wnioskodawców, bo to oni, zgłaszając temat, mają rozpoznanie, to oni argumentowali.

Przewodniczący poseł Marek Wikiński (Lewica):

Przyjmuję ten argument i zrzucam to na bardzo wątle barki pana dyrektora ZDG „TOR”.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszych obrad w czasie ustalonym przez Komisję – zamykam posiedzenie Komisji.