

FIRMA I PRAWO

Niezdrowa żywność stanie
biznesowi w gardle

Media

Patryk Słowik
patryk.slowik@infor.pl

Restrykcje w możliwości emitowania reklam jedzenia zaszkodzą i jego producentom, i nadawcom. A – jak twierdzą eksperci – cel w postaci ograniczenia dostępu dzieci do szkodliwych produktów może nie zostać osiągnięty.

Artykuł 16b ust. 3a ustawy o radiofonii i telewizji (t.j. Dz.U. z 2011 r. nr 43, poz. 226 ze zm.) stanowi, że audycjom dla dzieci nie powinny towarzyszyć przekazy handlowe dotyczące artykułów spożywczych lub napojów zawierających składniki, których obecność w nadmiernych ilościach w codziennej diecie jest nie wskazana. Na podstawie tych wskazań biznes wprowadził samoregulację: 1 stycznia 2015 r. weszło w życie porozumienie opracowane przez Polską Federację Producentów Żywności, które doprowadziło do redukcji emisji reklam mogących wpływać na niezdrowe odżywianie się przez osoby najmłodsze.

Zdaniem Ministerstwa Kultury to jednak za mało. W projekcie nowelizacji ustawy o radiofonii i telewizji, który trafił właśnie do Stałego Komitetu Rady Ministrów, przewidziano, że zakazane będą reklamy wszelkich szkodliwych dla zdrowia produktów. Zakaz ten ma dotyczyć bloków reklamowych przed, w trakcie i po audycjach kierowanych głównie do dzieci do 16. roku życia.

– Samą koncepcję ograniczenia promowania niezdrowych produktów uznać należy za słuszną – mówi dr Mariusz Bidziński, wspólnik w kancelarii Chmaj i Wspólnicy, wykładowca na Wydziale Prawa SWPS.

Ale – jak dodaje – projektodawca idzie za daleko.

– Nie można dokonywać mechanicznej klasyfikacji produktów jako szkodliwych bez odpowiedniego uzasadnienia. Umieszczenie na liście zakazów czekolady czy makaronu wydaje się grubą przesadą – wskazuje dr Bidziński.

Wątpliwości bowiem budzi wykaz niezdrowej żywności, który opracował re-

sort zdrowia. Znaleźć można w nim między innymi ryż, zboża czy oleje o dużej zawartości cukru, soli lub tłuszczu. Są też przetworzone warzywa, owoce i orzechy z dodatkiem cukru.

Ministerstwo tłumaczy, że zakaz reklamy w dłuższej perspektywie pomoże choćby w walce z otyłością.

– Przecież negatywne konsekwencje może mieć nie tylko spożywanie zbyt dużej ilości produktów węglowodanowych. Nadmierne jedzenie np. brokułów, brukselki czy kapusty też nie jest zdrowe – ripostuje mec. Bidziński i dodaje, że na miejscu ustawodawcy stawiałby nie na zakazy, lecz na interesujące kampanie informacyjne.

Zakaz reklamy
obejmie m.in.
przetworzone
warzywa,
owoce i orzechy
z dodatkiem cukru

Z tą koncepcją zgadza się posłanka PO Janina Okrągły. Także jej zdaniem kluczem do zmiany nawyków żywieniowych jest edukacja.

– Skoro producenta stać na pokazywanie, jaki świetny jest jego baton, państwo powinno w godzinach dobrej oglądalności pokazywać, że jeszcze lepsza jest marchew – mówi Okrągły.

Zdaniem Marcina Żukowskiego, account managera w agencji Mint Media, jedynym skutkiem zakazu będzie zejście z reklamami do podziemia – czyli internetu.

– Młode pokolenie ma dostęp do wideo w internecie czy VoD w swoich tabletach, smartfonach albo telewizorach. Co z tego, że telewizja nie wyemituje reklamy, skoro dziecko zobaczy ją w sieci? A przecież państwo nie zaczęło kontrolować całego internetu z powodu niezdrowej żywności – zwraca uwagę Żukowski. ©

Etap legislacyjny
Projekt ustawy przekazany Stałemu
Komitetowi Rady Ministrów

Wyższe normy
na wysokościachPomysł liberalizowania limitów
hałasowych dla lotnisk to absurd
– twierdzą stowarzyszenia
zrzeszające sąsiadów portów.
Resort jednak od tych propozycji
się nie odcina

Anna Krzyżanowska
anna.krzyzanowska@infor.pl

Związek Regionalny Portów Lotniczych chce nowelizacji rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Postuluje podwyższenie norm dla portów lotniczych, tak jak uczyniono to w 2012 roku wobec dróg (normy dobowego hałasu drogowego zwiększyły się wtedy o 3–6 decybeli).

– Ze względu na brak analogicznych zmian poziomów hałasu dla pasów startowych ZRPL złożył swoją propozycję w oparciu o najnowsze wyniki badań wpływu hałasu na stan zdrowia ludzi – przyznaje związek.

Jak wyjaśnia, obowiązujące przepisy określające dopuszczalny poziom hałasu wyrażony wskaźnikami LAeq D i LAeq N (poziom hałasu z przedziału czasu równego 16 godzinom pory dziennej i 8 godzinom pory nocnej) trudno stosować w praktyce. A zgilek generowany przez pojedynczą operację lotniczą zależy od wielu czynników: typu maszyny, jej stanu technicznego, napędu, rodzaju operacji lotniczej (start, lądowanie, przelot), warunków meteorologicznych itd.

Dlatego zdaniem związku normy trzeba urealnić. Stąd inicjatywa, z jaką zwrócił się do resortu infrastruktury.

Gra na czas

W ocenie stowarzyszeń, gromadzących około 4000 osób mieszkających w obszarze ograniczonego użytkowania Portu Lotniczego Poznań – Ławica, sprawa ma jednak drugie dno. „Zwrócić należy uwagę na kontekst inicjatywy cywilnych portów lotniczych,

tj. fakt, iż obecnie toczy się w całym kraju kilkadziesiąt tysięcy postępowań mieszkaniowych Obszarów Ograniczonego Użytkowania (...) o odszkodowania (spadek wartości nieruchomości i koszty wygłoszenia pomieszczeń mieszkalnych). Mieszkańcy tychże obszarów ponieśli w przewarżającej części wysokie koszty postępowań sądowych (po kilkanaście tysięcy złotych w każdej ze spraw), a sprawy są na etapie wydawania opinii przez biegłych sądowych. Inicjatywa portów lotniczych podyktowana jest zatem wyłącznie chęcią uwolnienia się od obowiązku wypłaty odszkodowań, nie zaś zapewnieniem ochrony zdrowia mieszkańców OOU” – czytamy w piśmie, które zostało wysłane do resortu środowiska – do wiadomości m.in. premiera i Najwyższej Izby Kontroli.

Jak mówi radca prawny Radosław Howaniec z kancelarii Majchrzak, Szafranski i Partnerzy z Poznania, reprezentujący osoby walczące z portami, majstrowanie przy rozporządzeniu może skutkować znacznym przedłużeniem postępowań (konieczność nowych opinii i nowych kosztów), a nawet utratą roszczeń przez mieszkańców i oddaleniem ich powództw.

Z kolei Jacek Smyk, radca prawny z kancelarii Corpus Iuris Rotko i Wspólnicy w Warszawie przypomina, że nowela rozporządzenia z 2012 roku (zmniejszająca restrykcje w przypadku dróg i mająca zapobiec plądze ekranów akustycznych) została skrytykowana przez ośrodki naukowe w całym kraju, a także przez ministra zdrowia czy krajowego kon-

Ochrona przed hałasem

DOPUSZCZALNE NATĘŻENIE HAŁASU DROGOWEGO

- ➔ Teren zabudowy jednorodzinnej: **61 i 56 decybeli (dB)** (odpowiednio dla pory dziennej i nocnej)
- ➔ Teren zabudowy wielorodzinnej i zagrodowej oraz terenów rekreacyjno-wypoczynkowych: **65 i 56 dB**
- ➔ Centra miast powyżej 100 tys. mieszkańców: **68 i 60 dB**

DOPUSZCZALNE NATĘŻENIE HAŁASU LOTNISKOWEGO

- ➔ **60 i 50 dB – odpowiednio dla pory dziennej i nocnej dla:**
 - Terenów zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej i zamieszkania zbiorowego
 - Terenów rekreacyjno-wypoczynkowych
 - Terenów mieszkaniowo-usługowych
 - Terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców

➔ DGP PRZYPOMINA

W raporcie Najwyższej Izby Kontroli z 2014 r. dotyczącym zasadności budowy ekranów akustycznych na autostradzie A2 i innych wybranych odcinkach dróg wskazano, że według Światowej Organizacji Zdrowia niekorzystne objawy zdrowotne – zmęczenie, bóle głowy, brzucha, mięśni – obserwowane są już u ludzi narażonych na długotrwały hałas o sile 55 dB. Z kolei u osób stykających się z hałasem w przedziale 60–75 dB znacznie wzrasta ryzyko zawału.

sultanta w dziedzinie zdrowia środowiskowego. Ten ostatni wprost wskazał, że była „kuriozalna”, bo nie motywowana troską o zdrowie, lecz chęcią ustalenia takich norm, „by ich dochowanie nie było kosztowne”.

– Inicjatywa portów nie bierze pod uwagę także dokuczliwości hałasu. Jak podaje się powszechnie, długookresowy hałas lotniczy o poziomie 55dB wywołuje takie samo odczucie dokuczliwości, jak długookresowy hałas drogowy o poziomie 65dB – dodaje mec. Howaniec.

Nie ma decyzji

Resort środowiska pyta o zmianę norm tłumaczy – ustami Anny Ostrowskiej z wydziału komunikacji – dość niejasno:

– Prace legislacyjne w sprawie nowego uregulowania dopuszczalnych limitów

obowiązujących dla hałasu pochodzenia lotniczego nie są prowadzone, natomiast prowadzone są prace merytoryczne i analityczne w zakresie tej problematyki.

30 kwietnia br. analizy zakończył zespół do spraw przygotowania propozycji normujących ochronę środowiska przed hałasem. I choć – jak zaznacza Ostrowska – w jego pracach wzięto pod uwagę stanowiska przesłane do resortu, nie mogą być one jednak utożsamiane z konkretnymi projektami.

– Ostatecznie zespół zidentyfikował wiele obszarów problemowych w zakresie regulacji prawnych w ochronie środowiska przed hałasem. O ile sama identyfikacja tych obszarów jest sprawą w miarę jednoznaczną, o tyle sposoby ich konkretnego rozwiązania wymagają jeszcze wielu analiz – podkreśla. ©