

## INFORMACJA

**o posiedzeniu**            **Komisji Nadzwyczajnej do spraw Klimatu**

**nr posiedzenia:**        **82**

**data posiedzenia:**    **13 grudnia 2022 r.**

### **Porządek posiedzenia:**

1. Prezentacja raportu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych „Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce”.
2. Rozważenie podjęcia inicjatywy ustawodawczej dotyczącej ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

### **Posiedzeniu przewodniczył:**

przewodniczący komisji Stanisław Gawłowski.

### **W posiedzeniu uczestniczyli:**

#### **senatorowie członkowie komisji:**

Halina Bieda, Marcin Bosacki, Alicja Chybicka, Leszek Czarnobaj, Artur Dunin, Stanisław Gawłowski, Beniamin Godyla, Agnieszka Gorgoń-Komor, Jolanta Hibner, Danuta Jazłowiecka, Kazimierz Kleina, Stanisław Lamczyk, Beata Małecka-Libera, Ewa Matecka, Aleksander Pociąg, Jadwiga Rotnicka, Sławomir Rybicki, Joanna Sekuła, Ryszard Świlski, Wadim Tyszkiewicz,

#### **goście, m.in.:**

Ministerstwo Infrastruktury:

dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Renata Rychter ze współpracownikiem,

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych:

dyrektor zarządzający Maciej Mazur,  
członek zarządu Aleksander Rajch,

Ruch Solidarności Klimatycznej:

przedstawiciele Jadwiga Klata, Łukasz Stanek,

Związek Powiatów Polskich:

ekspert Adrian Pokrywczyński,

Kancelaria Senatu:

pracownik Biura Legislacyjnego Mirosław Reszczyński.

### **Ad 1.**

Dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Maciej Mazur przedstawił wyniki raportu „Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce. Wariantowe scenariusze rozwoju”. Dodał, że raport jest zwięźczeniem projektu rozpoczętego w latach 2016/2017. Przedstawił wpływ sektora motoryzacyjnego na polską gospodarkę. Wyjaśnił, że ma on 8-procentowy udział w PKB i jest silnie związany z sektorami motoryzacyjnymi innych europejskich państw. Zwrócił uwagę, że w obszarze wydobycia

i przetwórstwa Polska jest jednym z liderów zarówno w kategorii wydobycia miedzi mającej bardzo szerokie zastosowanie w elektromobilności, jak i wśród producentów akumulatorów litowo-jonowych na rynku globalnym. Podkreślił, że przed Polską pojawia się wyzwanie, jak rozwijać ten rynek przy jednoczesnym rozwijaniu własnych kompetencji, budowie własnego know-how, własnych mocy produkcyjnych w tym obszarze i zapraszaniu do kraju kolejnych inwestycji, podobnych do tych, które w Polsce już znalazły swoje miejsce. Polska jest jednym z wiodących graczy w Europie w kategorii produkcji podzespołów i części motoryzacyjnych i staje się coraz aktywniejszym graczem na rynku pojazdów elektrycznych. Naszym obszarem eksportowym są autobusy elektryczne; jesteśmy jednym z ich kluczowych producentów w Europie i największym państwem eksportującym autobusy elektryczne. Podobny sukces jest do osiągnięcia w obszarze infrastruktury. Maciej Mazur podkreślał, że należy ten rynek rozwijać i wspierać obszary inwestycyjne, które mają na celu ściąganie inwestorów, a także rozwijanie polskiej myśli technicznej. Usługi ładowania to jest obszar, w którym już teraz polskie podmioty powinny zajmować miejsce, tak żeby nie być tylko i wyłącznie zależnym od międzynarodowych operatorów, którzy w Polsce już teraz bardzo dużo inwestują. Sektor elektromobilności potrzebuje zielonej energii. Zakłady produkujące pojazdy elektryczne mogą się opierać tylko i wyłącznie na zielonej energii, w całym łańcuchu branża musi być zeroemisyjna. Takie inwestycje w Polsce nie powstaną, jeśli będzie negatywny miks energetyczny. Polska będzie wówczas te inwestycje tracić na rzecz innych państw, które będą umiały osiągnąć neutralność klimatyczną. Recykling baterii litowo-jonowych to również obszar, który ma potężny potencjał rozwojowy. Polska powinna podejść do niego strategicznie i zaplanować rozwój. Pracownicy Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych przygotowywali analizę strategiczną, zawierającą 3 scenariusze odpowiadające na pytanie, jaki może być wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce. Zgodnie z pierwszym Polska będzie zachowywać się pasywnie, nastąpi jednak wzrost udziału zrównoważonego transportu i elektromobilności w PKB. Kolejny, umiarkowany scenariusz zakłada wybiórcze podejmowanie działań takich jak subsydiowanie poszczególnych obszarów tego rynku czy działań mających na celu realizację danych projektów tylko w niektórych segmentach gospodarki; zgodnie z nim udział elektromobilności w PKB będzie się kształtował od blisko 1,5%, jak to było w roku ubiegłym, do ok. 4% w roku 2050. Jeżeli podejmiemy aktywne działania, to udział elektromobilności w PKB już w 2035 r. przekroczy 3%, zbliży się do 3,5%, a w roku 2050 zbliży się nawet do 6%. Wtedy moglibyśmy powiedzieć, że elektromobilność stała się jednym z kół zamachowych polskiej gospodarki. Maciej Mazur podkreślił, że ten ostatni scenariusz jest realny do wykonania i stosunkowo mało potrzebujemy do tego, aby ten sukces stał się faktem, bo mamy całkiem przyzwoitą pozycję wyjściową. Nie musimy tracić na elektromobilności, jak się przyjęło sądzić. Możemy na niej zyskać, rozwijając segmenty, które zostały przedstawione w prezentacji, i stawiając na kompetencje, które już mamy.

Nad prezentacją raportu przeprowadzono dyskusję. W dyskusji zabrali głos senatorowie oraz ekspert Związku Powiatów Polskich Adrian Pokrywczyński i przedstawiciel Ruchu Solidarności Klimatycznej Łukasz Stanek.

Poruszono m.in. takie tematy jak czas, jaki Polska ma na to, aby stać się liderem w branży samochodów elektrycznych, recykling baterii litowo-jonowych, stacje ładowania dla samochodów elektrycznych, tworzenie publiczno-prywatnego carsharingu, w ramach którego obywatele mieliby do dyspozycji tzw. zielone samochody.

## **Ad 2.**

Przewodniczący komisji Stanisław Gawłowski poinformował, że zwracał się do Ministerstwa Infrastruktury z pytaniem, dlaczego delegacje służbowe wykonywane przy użyciu samochodu elektrycznego nie są rozliczane. Okazało się, że powodem jest problem prawny, bowiem obecny stan prawny na to nie pozwala. Przewodniczący komisji Stanisław Gawłowski przypomniał, że od 2 lat Ministerstwo Infrastruktury zapowiadało, że podejmie odpowiednie

kroki w celu zmiany stanu prawnego, ale tak się nie stało. W związku z tym zaproponował, aby Komisja Nadzwyczajna do spraw Klimatu przygotowała własny projekt ustawy. Wyjaśnił, że celem projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym jest wprowadzenie rozwiązań prawnych pozwalających na zwrot pracownikom kosztów używania prywatnych samochodów o napędzie alternatywnym do celów służbowych związanych wykonywaniem pracy na rzecz pracodawcy.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Renata Rychter stwierdziła, że zmiana delegacji do wydania rozporządzenia w sprawie rozliczania kosztów używania pojazdów prywatnych do celów służbowych jest jak najbardziej zasadna i w tym zakresie Ministerstwo Infrastruktury w pełni popiera takie działania. Poinformowała, że również strona rządowa pracuje nad projektem nowelizacji. Prace te są już widoczne, ponieważ projekt ustawy zmieniającej ustawę o transporcie drogowym w zakresie art. 34a ust. 2 został wpisany do wykazu prac rządowych pod numerem UD419. Dodała, że projekt ten będzie niebawem przekazany do uzgodnień międzyresortowych oraz do konsultacji społecznych. Jeżeli Rada Ministrów ten projekt przyjmie, to zostanie on przekazany do łaski marszałkowskiej. Dyrektor Renata Rychter zwróciła również uwagę, że projekt będący przedmiotem obrad komisji dotyczy tylko pojazdów elektrycznych albo napędzanych wodorem. Projekt zaproponowany przez ministra infrastruktury cechuje elastyczne i kompleksowe podejście do wszystkich rodzajów pojazdów, także pojazdów hybrydowych oraz napędzanych różnymi rodzajami gazu – CNG, LNG, LPG.

Przewodniczący komisji Stanisław Gawłowski zauważył, że projekt rządowy jest dopiero na początku procedury ustawodawczej, dlatego wnosi o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w tym zakresie przez komisję.

Komisja jednogłośnie przyjęła wniosek przewodniczącego komisji Stanisława Gawłowskiego o podjęcie inicjatywy ustawodawczej dotyczącej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym.

### **Konkluzja:**

Komisja wnosi do marszałka Senatu o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk senacki nr 891).

W posiedzeniu komisji nie uczestniczyły osoby wykonujące zawodową działalność lobbingową.

Opracowano w BPS