



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

X kadencja

Zapis stenograficzny

z posiedzenia
Komisji Nadzwyczajnej
do spraw Klimatu (82.)

13 grudnia 2022 r.

Porządek obrad:

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.

(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 04)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący
Stanisław Gawłowski)

PRZEWODNICZĄCY
STANISŁAW GAWŁOWSKI

Szanowni Państwo, uporał się z problemem technicznym, więc mogę rozpocząć kolejne posiedzenie Komisji Nadzwyczajnej do spraw Klimatu.

Porządek obrad został państwu przesłany wcześniej.

Czy są jakieś uwagi do porządku obrad? Nie ma.

Bardzo serdecznie witam na posiedzeniu komisji panią dyrektor Renatę Rychter, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego. Pani dyrektor jest z nami zdalnie. Bardzo serdecznie panią dyrektor witam. Bardzo serdecznie witam pana Macieja Mazura, dyrektora zarządzającego w Polskim Stowarzyszeniu Paliw Alternatywnych, oraz pana Aleksandra Rajcha, również z Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, dyrektora do spraw relacji zewnętrznych i członka zarządu. Witam pana Adriana Pokrywczyńskiego ze Związku Powiatów Polskich. Witam państwa z Ruchu Solidarności Klimatycznej: panią Jadwigę Klatę i pana Łukasza Staneka... Przepraszam, mam nadzieję, że nie przekreśliłem...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dziękuję.

Witam panie i panów senatorów. A, witam jeszcze jedną osobę z ministerstwa, pana Andrzeja Najmanowicza, zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Drogowego.

Nasz porządek obrad przewiduje 2 punkty, pierwszy to prezentacja raportu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych „Wpływ

elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce”. W pierwszej kolejności poproszę pana Macieja Mazura o prezentację tego raportu. Ewentualnie potem będą pytania i dyskusja. W drugim kroku rozważymy podjęcie inicjatywy ustawodawczej.

Panie Dyrektorze, proszę.

DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY
W POLSKIM STOWARZYSZENIU
PALIW ALTERNATYWNYCH
MACIEJ MAZUR

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Bardzo dziękujemy za zaproszenie i za możliwość przedstawienia raportu „Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce”.

Ja nazywam się Maciej Mazur i reprezentuję, wspólnie z Aleksandrem Rajchem, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, które jest organizacją skupioną na zrównoważonym rozwoju i zrównoważonym transporcie. Naszymi członkami jest ponad 200 przedsiębiorstw z całego łańcucha zrównoważonego transportu, jak również liczne samorządy, które staramy się wspierać w procesie zmian w obszarze transportowym.

Dziś chcielibyśmy państwu opowiedzieć o wnioskach z raportu. To jest dla nas pewnego rodzaju zwieńczenie projektu, który rozpoczęliśmy w tym samym momencie, w którym rozpoczęliśmy działalność Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, czyli w roku 2016, 2017. Już wtedy zidentyfikowaliśmy zrównoważony transport jako coś, co może pomóc polskiej gospodarce, co może nas zbudować w obszarze gospodarczym na kolejne lata, kolejne dekady. Bardzo często dyskusję o elektromobilności

sprowadzamy do liczby samochodów osobowych na polskich drogach, liczby stacji ładowania itd. A my tym raportem i szeregiem działań, które zrealizowaliśmy do dnia dzisiejszego, chcielibyśmy pokazać, że jest to dużo szersze zagadnienie, zagadnienie, które może stać się kołem zamachowym polskiej gospodarki, powinno stać się kołem zamachowym polskiej gospodarki. Moment, w którym jesteśmy, moment absolutnie rewolucyjny, jeśli chodzi o branżę motoryzacyjną, jeśli chodzi o branżę transportową, mobilnościową, jest momentem, który powinniśmy wykorzystać jako państwo.

Chcielibyśmy zacząć tę historię od przedstawienia tego, jaki obecnie jest wpływ sektora motoryzacyjnego na polską gospodarkę. Już w tej chwili udział sektora motoryzacyjnego w PKB Polski wynosi 8%. To jest jeden z kluczowych sektorów rozwoju polskiej gospodarki. Liczba zatrudnionych osób w tym sektorze wynosi ok. 400 tysięcy. Tu są bardzo różne szacunki, jednak cały czas ta liczba plasuje się między 300 a 400 tysięcy. Tak że bardzo dużo osób pracuje w sektorze motoryzacyjnym. Blisko 30 miliardów euro to jest wartość eksportu polskiego sektora motoryzacyjnego, co jest jasnym sygnałem, że jest to sektor bardzo mocno nakierowany na eksport, na rozwój. To, co w Polsce jest produkowane, te projekty, które w Polsce są realizowane, bardzo często trafiają do odbiorców poza granicami naszego kraju. Stąd my musimy traktować zmianę w zrównoważonym transporcie jako element zmian o charakterze geopolitycznym – takich, które są realizowane zarówno na terenie Unii Europejskiej, jak i w innych miejscach na świecie, czy to w Stanach Zjednoczonych, czy na kontynencie azjatyckim. My sektor motoryzacyjny mamy bardzo mocno powiązany z sektorami motoryzacyjnymi innych europejskich państw. Oczywiście rynek niemiecki jest tutaj absolutnie kluczowy. A zatem musimy patrzeć na zmiany, które w sektorze motoryzacyjnym się dzieją, jako na zmiany, które sprawiają, iż Polska nie jest wyspą, tylko jest w sieci naczyń połączonych. Tak że my nie możemy zablokować pewnych trendów, które są wokół nas. My powinniśmy chcieć stać się beneficjentami tychże trendów.

Łańcuch wartości rynku nowej mobilności czy elektromobilności w Polsce jest bardzo szeroki, co chciałbym uzmysłowić tym slajdem. Zaczynamy od surowców, od wydobywania

i przetwórstwa surowców. Tu polskie przedsiębiorstwa mają bardzo wiele do powiedzenia. W obszarze produkcji akumulatorów litowo-jonowych jesteśmy jednym z absolutnych liderów na poziomie globalnym, o czym zresztą za momentik powiem więcej. Jeśli chodzi o podzespoły i części motoryzacyjne, to jesteśmy jednym z wiodących graczy w Europie, ale to może się zmienić, jeśli nie wykorzystamy szansy, która teraz jest, i jeśli nie będziemy zmieniać naszego sektora w kierunku sektora zrównoważonego transportu. Dalej... Myślę, że w dobrym momencie się spotykamy. Stajemy się coraz aktywniejszym graczem na rynku pojazdów elektrycznych. Wczoraj Mercedes-Benz zapowiedział inwestycję w Jaworze o wartości ponad 1,3 miliarda euro, inwestycję, która sprawi, że w Polsce będą produkowane czysto elektryczne pojazdy dostawcze. To także napędzać będzie polską gospodarkę. I sektor infrastruktury, szeroko pojętej infrastruktury, od produkcji stacji ładowania – i tutaj polskie przedsiębiorstwa mają się czym pochwalić – przez rynek usług różnego typu, obszar IT, do sektora elektroenergetycznego, który musi być częścią tej układanki i chce być częścią tej układanki. Bo nie będzie zrównoważonego transportu bez zielonej energii. A zatem to są wzajemnie napędzające się – i tak powinny być postrzegane – sektory. I wreszcie... My możemy stać się jednym z liderów w obszarze zakończenia życia przez produkty związane z elektromobilnością. Szczególnie mamy tu na uwadze akumulatory trakcyjne. Obszar recyklingu tych akumulatorów jest obszarem, który będzie się rozwijał. W ubiegłym tygodniu, w piątek, poinformowano, że zakończył się nieformalnie proces trilogu w sprawie tzw. rozporządzenia baterijnego diskutowanego na poziomie Unii Europejskiej. To oznacza, że obieg zamknięty w przypadku baterii litowo-jonowych będzie miał zastosowanie na europejskim rynku baterijnym. O tych wszystkich obszarach chciałbym troszkę bardziej szczegółowo państwu opowiedzieć, tak żeby zwrócić uwagę na to, jak już teraz zrównoważony transport może kontrybuować w rozwoju polskiej gospodarki.

Zaczynajmy od surowców, a konkretnie od miedzi. Pamiętajmy – myślę, że jesteśmy tego świadomi – że jesteśmy jednym z liderów, jeśli chodzi o ten surowiec. I pamiętajmy, że zastosowanie miedzi w elektromobilności jest bardzo, ale to bardzo szerokie, dużo szersze niż

w obszarze motoryzacji konwencjonalnej. My miedzi potrzebujemy zarówno po to, żeby wyprodukować akumulatory trakcyjne, jak i po to, żeby wyprodukować kable, transformatory, układy scalone, systemy BMS i bardzo wiele innych elementów, które zawierają w sobie ten surowiec. To pierwszy obszar, w którym my w naturalny sposób możemy zyskiwać, jeśli strategicznie będziemy w tym kierunku się rozwijać.

Drugim obszarem, który jest bardzo często wskazywano jako ten, którym Polska stoi, to rynek akumulatorów litowo-jonowych. Akumulatory litowo-jonowe odpowiadają za największy procent eksportu w polskim eksporcie ogółem. Co to oznacza? To oznacza, że jesteśmy jednym z największych na świecie dostawców akumulatorów litowo-jonowych. Większość produkcji, która ma miejsce w Polsce, eksportujemy. Szacuje się, że ten rynek będzie tylko i wyłącznie rósł. Szacuje się także, że kolejne gigafabryki bateryjne będą powstawać w Europie bardzo dynamicznie. My w Polsce osiągnęliśmy ten wynik praktycznie dzięki jednemu przedsiębiorstwu – LG Energy Solution we Wrocławiu. Jest to największy na świecie zakład produkcyjny w tym obszarze.

Przed Polską pojawia się wyzwanie, jak rozwijać ten rynek przy jednoczesnym rozwijaniu własnych kompetencji, co powinno mieć tutaj miejsce, i zapraszaniu do kraju kolejnych inwestycji, podobnych do tych, które w Polsce już znalazły swoje miejsce, takich jak Northvolt, SK Innovation czy wiele innych z sektora baterijnego. To jest obszar, który jest elementem wyścigu europejskiego. Nie ma wątpliwości, że takie projekty jak European Battery Alliance mają na celu przede wszystkim to, żeby przenieść ciężar produkcyjny z kontynentu azjatyckiego na kontynent europejski, żebyśmy my zarządzali łańcuchem dostaw, tak żeby nie być zależnym od logistyki liczonej w wielu tysiącach kilometrów. Chodzi także o to, że zapotrzebowanie na akumulatory litowo-jonowe będzie bardzo dynamicznie wzrastało w związku z coraz większą liczbą pojazdów elektrycznych – pojazdów osobowych czy pojazdów ciężarowych, 40-tonowych, które też już są na naszych ulicach. A zatem to jest rynek, który na pewno warto dalej rozwijać, tak by nie umykały Polsce takie szanse jak choćby powstanie fabryki firmy CATL, która to firma wybrała Węgry – jest to największa

inwestycja w historii Węgier – czy fabryki NIO. Na pewno będzie jeszcze bardzo wiele kolejnych projektów, na które trzeba być przygotowanym. I warto rozwijać własne kompetencje w tym zakresie, żeby nie być zależnym tylko i wyłącznie od inwestycji zagranicznych, tylko budować własne know-how, własne moce produkcyjne w tym obszarze, który z całą pewnością można nazwać obszarem przyszłościowym.

Musimy także zmieniać, a to jest wyzwanie bardzo duże... By uniknąć takiego scenariusza, jaki mamy w obszarze górnictwa, musimy już teraz być przygotowanym na zmiany w sektorze motoryzacji. Te zmiany są pewne, nie ma wątpliwości co do tego, że motoryzacja będzie się zmieniać. To nie jest domena tylko rynku europejskiego – to jest trend, który jest bardzo mocno wspierany przez Azję, a to jest lider elektromobilności, ale i Stany Zjednoczone. Tak że wszystkie wiodące rynki mają jeden kierunek działania. Nie ma wątpliwości, że ten kierunek będzie kierunkiem rozwoju także dla rynku polskiego, bo, tak jak mówiłem na samym początku, my jako rynek jesteśmy bardzo mocno powiązani z rynkami europejskimi czy rynkami światowymi. Tak więc już teraz musimy zmieniać nasze przedsiębiorstwa, tak żeby one były otwarte na szansę, jaką niesie elektromobilność. Oczywiście jeszcze przez lata pojazdy konwencjonalne będą stanowiły bardzo znaczną część działalności tych przedsiębiorstw, ale już teraz otwiera się ta furka i trzeba szukać obszarów rozwojowych, które pozwolą przedsiębiorstwom, które teraz stanowią o sile polskiej gospodarki, być taką samą siłą w latach trzydziestych. Mamy bardzo wiele w tym obszarze do zrobienia, bo jesteśmy krajem, który... Jesteśmy określanym jako kraj, który stoi poddespółami, stoi siłą polskich producentów powiązanych z producentami finalnego produktu. My dostarczamy części i musimy skupić się na tym, żeby te części były jak najbardziej związane z nową mobilnością. Nie mówimy tu tylko o zmianach napędowych, ale także o szerszych zmianach w obszarze mobilności takich jak choćby autonomiczność.

W pojazdach, o których już trochę zdążyłem powiedzieć... Obszar, który jest naszym obszarem eksportowym – autobusy elektryczne. Dane z tego slajdu powinniśmy zachować w pamięci i traktować dla wszystkich innych obszarów jako referencyjne. W produkcji autobusów elektrycznych jesteśmy w tym momencie

na pewno w dobrej pozycji. My jesteśmy jednym z kluczowych producentów w Europie, jesteśmy największym państwem eksportującym autobusy elektryczne. W naszym kraju zlokalizowane fabryki takich graczy jak Solaris, Volvo, MAN, Scania, Autosan. ARP też czyni starania, żeby stać się elementem tego rynku. Wiemy od wczoraj, że będzie produkcja vanów elektrycznych Mercedes-Benz... A zatem w obszarze tych pojazdów stajemy się coraz istotniejsi. Mijamy jednak świadomość tego, że rynek motoryzacyjny jako całość będzie się kurczył. Myślę, że to jest informacja pozytywna, bo im mniej pojazdów, tym mniejszy negatywny wpływ na środowisko. W tej mniejszej liczbie pojazdów większy będzie procent pojazdów elektrycznych. Chcemy, żeby te pojazdy elektryczne były produkowane w Polsce. Pamiętajmy, że zbliżamy się powolotku do tego, żeby przekroczyć poziom 10% elektrycznych autobusów w łącznej liczbie autobusów w Polsce. Tak że możemy powiedzieć o sobie, że jesteśmy jednymi z liderów. My realizowaliśmy w tym roku 2 projekty dla Banku Światowego, w ramach których pokazywaliśmy nasz rynek autobusów elektrycznych jako referencyjny dla innych państw. Ostatnio prezentowaliśmy nasze rozwiązania m.in. w Nowej Zelandii. Na pewno mamy czym się chwalić. I to jest obszar, z którego należy czerpać, tak żeby w innych obszarach osiągnąć podobny sukces.

Podobny sukces jest do osiągnięcia w obszarze infrastruktury. To także jest obszar, który się bardzo dynamicznie zmienia. Coraz więcej jest producentów stacji prądu stałego, stacji prądu zmiennego. To także jest oczywiście bardzo duży rynek podwykonawców, którzy już teraz w Polsce są zlokalizowani. Musimy chcieć ten rynek rozwijać, musimy wspierać obszary inwestycyjne, które mają na celu ściąganie inwestorów, a także rozwijanie polskiej myśli technicznej, tak żeby polskie rozwiązania mogły w Polsce powstawać. Przykładem bardzo pozytywnym jest choćby spółka Ekoenergetyka, która jest na podium, jeśli chodzi o liczbę stacji ładowania ogólnodostępnych, które są w Polsce zainstalowane. I na pewno jest to ten kierunek, który powinniśmy chcieć rozwijać.

Powinniśmy także rozwijać usługi ładowania. To też jest obszar, z którym, jak myślę, coraz częściej będziemy mieli do czynienia. Stacje prywatne, półprywatne, ogólnodostępne – to jest obszar, który będzie liczony w dziesiątkach

tysięcy, a konieczność inwestycyjne będą liczone w miliardach euro. A zatem to jest obszar, w którym już teraz polskie podmioty powinny chcieć zająć miejsce, tak żeby nie być tylko i wyłącznie zależnym od międzynarodowych operatorów, którzy w Polsce już teraz bardzo dużo inwestują.

I dla mnie osobiście jeden z najważniejszych slajdów, slajd mówiący o tym, że transport nie może być zrównoważony, jeśli nie jest oparty o zieloną energię. My jako sektor elektromobilności chcemy kontrybuować na rzecz zwiększenia ilości zielonej energii i tej zielonej energii potrzebujemy. Jeśli patrzymy na potrzeby zakładów produkcyjnych takich choćby jak zapowiadana fabryka Mercedes-Benz, to widzimy, że takie zakłady mogą się opierać tylko i wyłącznie na zielonej energii. Nie ma innej możliwości, bo w całym łańcuchu musimy być zeroemisyjni. I taki jest nasz cel jako branży. Nie będzie takich inwestycji w Polsce, jeśli będzie negatywny mikś energetyczny. My będziemy wówczas te inwestycje tracić na rzecz innych państw, które pokażą drogę dojścia do celu związanego z neutralnością klimatyczną. A zatem nie realizując zmian w mikśie energetycznym, poza oczywiście bardzo wieloma negatywnymi scenariuszami... To jest scenariusz, który też należy uwzględnić. My także będziemy tracić gospodarczo, nie mogąc takich inwestycji w Polsce ulokować w związku z brakiem zielonej energii. My jako branża chcemy kontrybuować i chcemy sprzedawać zieloną energię, dostarczać ją do pojazdów po to, żeby transport był faktycznie jak najmniej emisyjny.

Wreszcie, na koniec tego przeglądu sektorów, na które warto zwrócić uwagę, sektor, który jest sektorem przyszłości i który obecnie jest przedmiotem bardzo wielu debat, analiz. I tak jak rynek wytwórstwa baterii litowo-jonowych jest to rynek nieprawdopodobnego wyścigu pomiędzy państwami Europy Zachodniej i państwami Europy Środkowo-Wschodniej. Chodzi o recykling baterii litowo-jonowych. Ten wyścig zostanie jeszcze mocniej rozpedzony w związku z przyjęciem rozporządzenia baterijnego, które wymaga zastosowania obiegu zamkniętego, wymaga tego, żeby był stosowany tzw. paszport baterijny. Chodzi o to, żeby akumulator litowo-jonowy był tym elementem pojazdu, który możemy w każdym momencie zweryfikować i możemy w każdym momencie ocenić, w jakim on jest miejscu i w jakim on jest stanie. My będziemy chcieli jako branża jak największą część

surowców potrzebnych do produkcji baterii litowo-jonowych, akumulatorów trakcyjnych wykorzystywać w produkcji kolejnych produktów. A zatem to jest obszar, który ma potężny potencjał rozwojowy. Polska powinna bardzo strategicznie podejść do tego obszaru i zaplanować rozwój, który będzie pozwalał nam zbudować w tym obszarze coś, co będzie dla nas czymś rozpoznawalnym.

Na podstawie tego, co pozwoliłem sobie państwu powiedzieć, przez ostatnie kilka miesięcy przygotowaliśmy analizę strategiczną, jaki może być wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce. Chodzi o to, żeby ta dyskusja była jak najbardziej praktyczna, żeby ona była także wyposażona w liczby. Pozwoliliśmy sobie zaprezentować 3 scenariusze rozwoju. My te scenariusze oparliśmy na kilku założeniach, o których króciutko chciałbym państwu powiedzieć.

Po pierwsze, zakładamy wzrost popytu na samochody elektryczne różnego typu. Liczba samochodów łącznie będzie się zmniejszała, ale udział samochodów elektrycznych będzie się zwiększał – zarówno w segmencie najniższym, do 3,5 t, czyli samochodów osobowych i samochodów dostawczych, jak i w segmencie powyżej 3,5 tony, a to jest segment dla Polski nieprawdopodobnie istotny. Jesteśmy numerem jeden, jeśli chodzi o logistykę w Unii Europejskiej – 30% dóbr w państwach Wspólnoty jest przewożone przez polskich przewoźników. Jesteśmy trzecim największym graczem, jeśli chodzi o rejestrację nowych pojazdów powyżej 3,5 t i powyżej 16 t. Nie mamy takiego poziomu w obszarze samochodów osobowych. Nasze tempo rozwoju w obszarze komunikacji indywidualnej nie ma prawa się powtórzyć w obszarze komunikacji ciężkiej, bo wtedy ten rynek zaczniemy tracić, a to jest sektor, który według szacunków organizacji specjalistycznych i branżowych zatrudnia nawet 750 tysięcy osób. A zatem my musimy stawiać na zrównoważony transport ciężki i jest to teraz na pewno naszym priorytetem.

Faktem jest również intensyfikacja działań legislacyjnych ze strony Unii Europejskiej. To jest fakt, z którym trudno dyskutować. Ostatnie informacje o działaniach wokół kwestii baterii są tego najlepszym potwierdzeniem. Spodziewamy się, że w przyszłym roku będą przyjęte kolejne akty prawne, które w dużej części będą wymagały automatycznej implementacji do

polskiego porządku prawnego. Tak że nie będzie okresu, który my możemy przeznaczyć na przygotowania i nie będzie można odsuwać w czasie obowiązku implementacji danych przepisów. Rozporządzenia takie jak choćby AFIR są rozporządzeniami, które wchodzi na poziomie wspólnotowym w momencie wejścia w życie.

Musimy oczywiście wziąć pod uwagę to, w jakim momencie jest motoryzacja, a od 2 lat jest w sytuacji permanentnego kryzysu. Zaczęło się od COVID, następnie był kryzys na rynku półprzewodników, teraz wojna w Ukrainie. To wszystko sprawia, że mamy bardzo trudną sytuację. Ale ona jest też szansą, jeśli mówimy o dynamicznym rozwoju w całkowicie nowym obszarze i konieczności dynamizacji działań związanych z rozwojem zrównoważonego transportu.

Mówimy także o rozwoju oferty modelowej samochodów z napędem elektrycznym. Myślę, że to wszystko zauważamy, widząc, ile samochodów z zielonymi tablicami jest na ulicach. Widzimy też dynamiczną rozbudowę infrastruktury ładowania. Zakładamy, że ten rynek osiągnie dojrzałość w 2040 r. Chcielibyśmy, że to był moment, w którym będziemy już istotnym graczem na tym rynku.

W związku z tymi wszystkimi przesłankami i czynnikami, które warunkują wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy Polski i które na 2 kolejnych slajdach przedstawiliśmy – nie chciałbym teraz, powiedziałbym, zaburzać nimi obrazu, one oczywiście będą do weryfikacji w prezentacji – zaproponowaliśmy 3 scenariusze rozwoju. O tych scenariuszach chciałbym na koniec króciutko powiedzieć.

Jak państwo widziecie na tym slajdzie... My jako Polska mamy teraz wybór, który oczywiście nie jest wyborem niepociągającym ze sobą konsekwencji w postaci konieczności podjęcia konkretnych działań. Możemy rozwijać ten rynek tak, jak jest on rozwijany obecnie. Jest to scenariusz pasywny, ale on zakłada coraz większy udział zrównoważonego transportu i elektromobilności w PKB, bo ten trend jest trendem globalnym – liczba samochodów będzie szła w górę. My także, w naturalny sposób, będziemy w tym runku kontrybuować w związku z tym wzrostem.

Mamy też scenariusz umiarkowany, czyli scenariusz, który zakłada wybiórcze podejmowanie działań takich jak subsydiowanie

poszczególnych obszarów tego rynku czy działań mających na celu realizację danych projektów tylko w niektórych segmentach gospodarki. Wtedy możemy wyobrazić sobie sytuację, w której udział elektromobilności w PKB będzie się kształtował od blisko 1,5%, jak to było w roku ubiegłym, do ok. 4% w roku 2050. To oczywiście nadal będzie duża część polskiego PKB.

Ale ta część może być zwiększona. Ona może zostać zwiększona, jeżeli podejmiemy aktywne działania, działania strategiczne, takie jakie są podejmowane w państwach naszego regionu. To nie jest domena tylko państw Europy Zachodniej – takie działania są podejmowane także przez państwa naszego regionu, choćby Węgry, które postawiły na ten obszar jako na obszar strategiczny i wspierają holistycznie bardzo wiele segmentów, o których mówiłem. Tego typu podejście pozwoli nam na wykorzystanie momentu, który jest w motoryzacji naturalnym momentem wzrostowym tak, by udział elektromobilności w PKB już w 2035 r. przekroczył 3%, zbliżył się do 3,5%, a w roku 2050 zbliżył się nawet do 6%. Wtedy moglibyśmy powiedzieć, że elektromobilność stała się jednym z kół zamachowych polskiej gospodarki. Czy to jest scenariusz, który jest realny do wykonania? Absolutnie tak. I stosunkowo mało potrzebujemy do tego, aby ten sukces stał się faktem, bo mamy całkiem przyzwoitą pozycję wyjściową. W obszarach, które państwu zaprezentowałem, tkwi potężny potencjał, który trzeba wykorzystać. Trzeba przygotować odpowiednią politykę strategiczną, w której postawimy na te obszary. Jak wynika z naszych badań realizowanych w ubiegłym roku wspólnie z Boston Consulting Group, pozwoli nam to zwiększyć zatrudnienie w segmencie motoryzacji. Bo my nie musimy tracić na elektromobilności, jak się przyjęło sądzić. My możemy na niej zyskać, rozwijając segmenty, o których mówiłem, i stawiając na kompetencje, które już mamy.

Jesteśmy partnerami w prowadzeniu bardzo wielu kierunków technicznych na politechnikach w całej Polsce i widzimy, że ten potencjał jest ogromny. Potrzeba jednak strategicznego podejścia, żeby nie tracić szans, które się pojawiają, żeby inwestycje nie były lokowane w innych miejscach, zwłaszcza Europy Środkowo-Wschodniej, żebyśmy byli bardziej aktywni w pozyskiwaniu środków, jakimi dysponuje Unia Europejska. Wykonanie tych kilku kroków,

które pozwoliliśmy sobie szczegółowo opisać w raporcie, jest naszym zdaniem podstawą do tego, żeby mieć nadzieję, iż scenariusz optymistyczny jest najbardziej realny.

O tym chciałem dziś państwu opowiedzieć. Za tę możliwość serdecznie dziękuję. Oczywiście jeżeli są jakiegokolwiek pytania, to jestem do państwa dyspozycji.

PRZEWODNICZĄCY STANISŁAW GAWŁOWSKI

Dziękuję bardzo.

Wszyscy wiemy, że samochody – mówię w uproszczeniu – mają ogromny wpływ na jakość powietrza na terenach zurbanizowanych. Emisja spalin, emisja pyłów PM₁₀, PM_{2,5} mają wprost związek ze smogiem. Komisja Europejska pracuje na pakiecie dokumentów, które dotyczą Fit for 55. Chodzi o rozszerzenie obowiązku ETS, objęciem nim również transportu. Jeżeli chcemy, żeby Polska w tym kierunku podążyła, a rzeczywiście mamy tu duży fundament, ten raport po pokazuje – to jest też wielka szansa gospodarcza dla kraju – to musimy rozpocząć prawdziwe działania w tym obszarze. Są takie regiony jak Wielkopolska – Dolny Śląsk do nich dołącza – w których motoryzacja jest ważną dziedziną gospodarki. Rzecz, która dzisiaj nie padła, czym sam jestem zaskoczony... Polacy to naród, który charakteryzuje się posiadaniem największej liczby samochodów w przeliczeniu na 1 tysiąc mieszkańców, dużo większej niż Niemcy czy Amerykanie. To też jest powód, w związku z którym warto zastanowić się, jak spowodować... Jednocześnie jesteśmy narodem, który rejestruje stosunkowo mało nowych samochodów elektrycznych. Musimy zastanowić się, jak zmienić ten obraz, tę rzeczywistość.

Pan senator Dunin.

SENATOR ARTUR DUNIN

Ja chciałbym zadać 2 pytania. Pierwsze... Jak wynika z tego raportu, potencjał jest. Polska ma warunki do tego, żeby być liderem. Ale ile czasu mamy na to, żeby zostać tym liderem? Przy tych rządach, przepraszam najmocniej, nie widzę światełka w tunelu, chęci do wykorzystania

tego potencjału, również potencjału ludzkiego. Polacy są gadzeczami – w pozytywnym tego słowa znaczeniu, lubią nowości. Moim zdaniem jest to szansa, tak jak pan powiedział, dla gospodarki, tym kołem zamachowym może być właśnie elektromobilność. To jedna rzecz. Ile tego czasu mamy?

I druga, dotycząca baterii litowo-jonowych. Fajnie, że produkujemy, jesteśmy liderami... Ale jak to wygląda w kontekście ekologii? Czas użycia tych baterii, potem degradacja... To nie są rzeczy proekologiczne. Czy pan mógłby w tej kwestii coś dopowiedzieć? To mnie bardzo interesuje. No, wszystkiego do ziemi się nie da wrzucić.

**DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY
W POLSKIM STOWARZYSZENIU
PALIW ALTERNATYWNYCH
MACIEJ MAZUR**

Bardzo dziękuję za pytania, Panie Senatorze.

Ile mamy czasu? Myślę, że my tego czasu nie mamy. My tego czasu nie mamy, bo ta zmiana już się dzieje, jesteśmy świadkami tej zmiany. No, możemy bardzo mocno wierzyć w to, że ona się nie wydarzy, ale ona już się dzieje. Powinniśmy zatem już mieć przygotowane konkretne działania wynikające ze strategii, która pozwoli nam odgrywać coraz istotniejszą rolę na tym rynku. Faktycznie mamy to szczęście, że duża część inwestycji – z racji tego, jaka jest wielkość Polski, jakie jest nasze znaczenie na rynku motoryzacyjnym, jakie jest nasze położenie – do nas trafia. Musimy tylko sprawić, żeby nie były to inwestycje o charakterze przypadkowym, tylko żeby to były inwestycje z wykorzystaniem tego, o czym pan senator był łaskaw powiedzieć, czyli kapitału ludzkiego, jaki w Polsce mamy. Na pewno już teraz powinniśmy działać, choćby rozwijając centra badawczo-rozwojowe, które będą realizować działania konkretnie pod nową mobilność czy to w obszarze napędowym z elektryfikacją, czy związane z przyszłością, jaka już na horyzoncie, czyli autonomizacją. Takie centra są w Europie, choćby ZalaZONE na Węgrzech, potężne centrum, które jest inwestycją częściowo rządu węgierskiego. Jego powstanie to wynik współpracy rządu, biznesu i uczelni. To jest coś, co w Polsce niestety bardzo rzadko spotykamy, a powinno to być naturalną częścią tego rynku. Chodzi nie tylko o to, żeby napływały do nas

inwestycje zagraniczne – cieszymy się z tego, bo one są bardzo istotne i absolutnie powinniśmy o nie walczyć – ale i o to, żebyśmy realizowali własne inwestycje, oparte o nasz wkład własny, tj. wkład polskich przedsiębiorców. Doskonałym przykładem jest tutaj szwedzki Northvolt, który stanął w szranki, jeśli można użyć takiego określenia, z największymi producentami baterii na świecie. To jest szwedzki start-up, on jeszcze kilka lat temu nie istniał. Chcielibyśmy, żeby takie Northvolty – posłużę się tym przykładem – miały szansę się rozwijać także w Polsce.

Odpowiadając na drugie pana pytanie, powiem tak. To jest obszar absolutnie krytyczny dla elektromobilności, dla zrównoważonego transportu. Chodzi o minimalizowanie negatywnego wpływu na środowisko. Każda rzecz, którą produkujemy, ma negatywny wpływ na środowisko. Jako branża chcemy zrobić wszystko, żeby ten ślad był jak najmniejszy, stąd bierzemy odpowiedzialność za akumulator trakcyjny od momentu jego wytworzenia do momentu recyklingu. Ważne jest tu rozporządzenie baterijne, które zostało zaakceptowane przez Radę Europejską, Parlament Europejski w ubiegłym tygodniu, bo ono wprowadza dodatkowe normy i standardy, które będą regulowały ten rynek. I tak m.in. będzie konieczność zastosowania obiegu zamkniętego. Zatem wszystko to, co wyprodukujemy, będzie musiało być weryfikowalne i w największym możliwym stopniu wykorzystane ponownie, do produkcji kolejnych akumulatorów trakcyjnych. My staram się przeciwdziałać, powodować, żeby ten wpływ na jakimkolwiek etapie nie był wyższy niż najniższy z możliwych. Jeśli spojrzymy na to, jak branża się zmienia, jak zmienia się gęstość baterii litowo-jonowych, o ile mniej mamy dzisiaj pierwiastków ziem rzadkich niż na początku, 12 lat temu, to zauważymy, że to jest priorytet realizowany z sukcesem. Tak że mówiąc absolutnie wprost, nie obawiam się tego, że gdziekolwiek będzie problem i że baterie litowo-jonowe oraz akumulatory trakcyjne będą zalegały na nielegalnych wysypiskach. Ja się obawiam, że baterie do laptopów, do naszych telefonów... Bo wszystkie akumulatory trakcyjne związane z pojazdami osobowymi i lekkimi dostawczymi czy ciężarowymi będą musiały być zagospodarowane, nie ma tutaj innej opcji. I będą zagospodarowane, bo to jest również potężny obszar biznesowy. Recykling baterii litowo-jonowych

jest rynkiem, o który biją się największe europejskie i światowe firmy, bo widzą w tym ogromny potencjał do wyjścia na plus. W Polsce też powstają takie podmioty, wystarczy tu wymienić firmę Rare Metals, która ogłosiła dużą inwestycję w tym roku, czy Elemental Holding, która też ogłosiła inwestycję w obszarze recyklingu. Tak że my już widzimy ten potencjał, nasi członkowie, firmy działające w Polsce widzą ten potencjał. On jest dużo większy, tak że mamy nadzieję, że kolejne takie projekty będą się w Polsce pojawiać.

(Senator Artur Dunin: Dziękuję.)

PRZEWODNICZĄCY
STANISŁAW GAWŁOWSKI

Dziękuję bardzo.

Ważny obszar, o którym również pan dyrektor wspominał, to obszar związany w zieloną energią. Bez takiego całościowego spojrzenia na sprawy nie uda się osiągnąć sukcesu. No, od wielkich rzeczy takich jak budowa elektrowni wiatrowych na morzu, przez rozwój energetyki odnawialnej na lądzie, przez tworzenie spółdzielni energetycznych, do mikroinstalacji realizowanych przez obywateli... No, tam w dużej części mogą być i powinny być ładowane baterie w samochodach elektrycznych. To jest oczywiście proces, ważny proces.

Czy są jeszcze jakieś pytania, uwagi?

Proszę bardzo.

EKSPERT ZWIĄZKU POWIATÓW POLSKICH
ADRIAN POKRYWCZYŃSKI

Adrian Pokrywczyński, Związek Powiatów Polskich.

Bardzo ciekawa prezentacja. Mam pytanie, jak państwo widzą rozwiązanie kwestii stacji ładujących. To jest problem chyba trochę mentalny, na zasadzie: dobra, fajne te elektryki, ale gdzie my je podładujemy? Bo za mało jest tych stacji. Czy państwo uważają, że to powinno bazować na sieci stacji benzynowych, czy np. samorządy powinny... Bo są takie pomysły, żeby to samorządy miały swoje stacje ładowania, ogólnodostępne, darmowe albo za półdarmo dla kierowcy. Jak państwo to widzą?

DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY
W POLSKIM STOWARZYSZENIU
PALIW ALTERNATYWNYCH
MACIEJ MAZUR

Bardzo dziękuję za to pytanie. Myślę, że należałoby rozpocząć od tego, jaka jest uśredniona struktura ładowania pojazdu elektrycznego. Średnio 80% ładowań czy to w Europie, czy w Chinach, czy w Stanach Zjednoczonych jest realizowane na stacjach prywatnych. Są to stacje albo w miejscu zamieszkania, albo w miejscu pracy. Innymi słowy, nie są to stacje ogólnodostępne. Stacje ogólnodostępne są traktowane najczęściej akcydentalnie, jako dodatkowe, jeśli nie można skorzystać z tego podstawowego miejsca ładowania zlokalizowanego w miejscu zamieszkania czy w miejscu pracy. Na tym powinna się opierać elektromobilność, bo to jest najzdrowsze dla sieci elektroenergetycznej, najkorzystniejsze dla naszego portfela i pozwala na współpracę sieci elektroenergetycznej z samochodem. Mówimy dzisiaj o kilkunastu, kilkudziesięciu tysiącach samochodów elektrycznych. Jeśli to będzie szło w setki tysięcy, a docelowo w miliony... Samochody elektryczne są także magazynami energii. Gdy zsumujemy pojemność akumulatorów trakcyjnych... I ta pojemność może zostać wykorzystana, kiedy sieć tego potrzebuje. Projekty typu *vehicle-to-grid* są realizowane w różnych miejscach w Europie – myślę, że w Polsce też będą realizowane – a chodzi o to, żeby wspierać sieć, która może mieć, np. w nocy... Mamy przecież tzw. dolinę nocną i taryfę nocną. Tak że może być potrzeba, aby ta energia była wtedy wykorzystana.

Jeśli chodzi o stacje ogólnodostępne, to rzeczywiście różne tutaj były podejścia. Ustawa o elektromobilności z 2018 r. wprowadziła system, który miał na celu realizację obowiązku stworzenia określonej liczby punktów ładowania przez biznes prywatny. Jeśli ten obowiązek nie zostanie zrealizowany... Zastąpiono go obowiązkiem do zrealizowania przez operatorów systemów dystrybucyjnych. To nie mogło dojść do skutku, ten proces był realizowany bardzo długo, zbyt długo, wszystkie terminy zostały przekroczone. I nadszedł moment, w którym zostały zmienione regulacje unijne, i operatorzy systemów dystrybucyjnych nie mogli wiązać swojej działalności z usługą ładowania jako taką. Teraz zresztą obserwujemy proces sprzedaży tych

nielicznych stacji, które zostały w ramach tego mechanizmu, tzw. mechanizmu interwencyjnego, zbudowane. Naszym zdaniem ten rynek powinien się rozwijać w sposób naturalny, bez wsparcia ze strony państwa czy bezpośrednio ze strony samorządu. To nie państwo, to nie samorząd powinien być operatorem takiej stacji. Państwo oczywiście powinno wspierać profesjonalnego operatora stacji ładowania choćby poprzez wskazanie mu odpowiedniej lokalizacji, wspierać go w uzyskaniu przyłącza elektroenergetycznego. Współpracując w tych obszarach w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, możemy w największym stopniu uzyskać sukces. Benchmarki płynące z doświadczenia państw, które są najlepiej rozwinięte w tych obszarze... I tak np. w Holandii, gdzie mamy wielokrotnie więcej punktów ładowania niż w Polsce – to „wielokrotnie” to jest, proszę mi wierzyć, eufemizm – czy w Wielkiej Brytanii mamy model publiczno-prywatny, który doskonale reguluje ten rynek i pozwala na rozwój stacji ładowania tam, gdzie zapotrzebowanie rzeczywiście jest największe.

PRZEWODNICZĄCY
STANISŁAW GAWŁOWSKI

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo. I proszę się przedstawić.

PRZEDSTAWICIEL
RUCHU SOLIDARNOŚCI KLIMATYCZNEJ
ŁUKASZ STANEK

Dziękuję bardzo. Łukasz Stanek, Ruch Solidarności Klimatycznej.

Z ciekawości... Czy ktoś planuje coś takiego jak stworzenie publiczno-prywatnego carsharingu, w ramach którego obywatele mieliby do dyspozycji tzw. zielone samochody? No, jakkolwiek ta energia miałaby do nich płynąć... No, gdzieś trzeba zacząć. Czy ktoś w ogóle planuje coś takiego? Tu nie myślimy o przychodzie, o zysku, tylko o nas jako o ludziach, którzy chcą przetrwać, przeżyć na planecie. Znamy już wyniki badań Organizacji Narodów Zjednoczonych, panelu do spraw klimatu, i zaczynamy tworzyć systemy na poziomie krajowym, we współpracy z samorządami, tak żeby dawać ludziom możliwość korzystania z samochodu w czasokresie przez nich wybranym, bez potrzeby

utrzymywania tego samochodu, bez konieczności posiadania czegoś, co w większości czasu, w kilkudziesięciu procentach czasu w ogóle nie jest wykorzystywane.

DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY
W POLSKIM STOWARZYSZENIU
PALIW ALTERNATYWNYCH
MACIEJ MAZUR

Bardzo dziękuję za to pytanie.

W zasadzie tylko w kilku procentach wykorzystujemy... To, co mówiłem w ramach prezentacji, potwierdzam teraz, że liczba samochodów – o tym także pan przewodniczący powiedział – powinna się zmieniać, ona powinna się zmieniać in minus. Tak że naszym celem absolutnie nie może być zastąpienie danej liczby samochodów konwencjonalnych tą samą liczbą samochodów elektrycznych. To jest droga donikąd, absolutnie. My w ramach naszych działań prowadzimy też prace nad przygotowaniem strategii nowej mobilności. Myślę, że nie tylko samochody powinniśmy brać pod uwagę. Różne formy mobilności powinny być połączone ze sobą i funkcjonować w ramach *mobility as a service*. W tych projektach naszym zdaniem samorząd powinien być tym głównym, wiodącym aktorem, wokół którego powinny być zbudowane różne usługi mobilnościowe jako takie – czy to związane z carsharingiem, czy związane z rowerami elektrycznymi, czy powiązane z komunikacją zbiorową, czy powiązane z hulajnogami. Wtedy ten system, realizowany na zasadzie wykupienia czy posiadania dostępu do usługi mobilnościowej – w zamian za posiadanie pojazdu, z którego nie korzystamy tak, jak powinniśmy – rzeczywiście powinien być preferowany. Mamy nadzieję, że nasza strategia nowej mobilności też będzie mogła zostać wykorzystana w procesie tej transformacji transportowej, którą obserwujemy. Pozwoliłem sobie opowiedzieć dzisiaj o jednym trendzie, o trendzie elektryfikacji. Wspominałem też o drugim, bardzo ważnym trendzie, tj. autonomizacji. Jest jeszcze trzeci, bardzo ważny trend, bardzo istotny pod kątem klimatycznym – współdzielenie. I on musi się równolegle rozwijać. Zapraszamy do współpracy przy tworzeniu założeń tych zmian w obszarze transportowym. Myślę, że musimy absolutnie ograniczać... To jest hasło naczelne.

PRZEWODNICZĄCY

STANISŁAW GAWŁOWSKI

Dziękuję bardzo.

Transport publiczny, zielony transport publiczny to również jeden z elementów, na który trzeba położyć bardzo duży nacisk. Wiele obszarów w Polsce jest jeszcze wykluczone komunikacyjnie i to jest coś, z czym należy się zmierzyć. Umowna Polska powiatowa naprawdę wymaga tutaj poważnej ingerencji. Bez dobrych regulacji prawnych tego nie załatwimy.

Skoro nie ma więcej pytań, to ja bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Mam tylko pytanie, czy tę prezentację możemy udostępnić senatorom.

(Dyrektor Zarządzający w Polskim Stowarzyszeniu Paliw Alternatywnych Maciej Mazur: Oczywiście. Z najwyższą przyjemnością pozwolę sobie dołączyć także raport...)

To poproszę, bo to jest naprawdę spora dawka wiedzy przydatna także w kontekście tych różnych dyskusji, które często się w parlamencie odbywają, czy warto wspierać zielone inwestycje, skoro poprzez to wsparcie likwidujemy miejsca pracy w Polsce. Tymczasem jest wręcz odwrotnie, ta prezentacja pokazuje, że jest kompletnie odwrotnie. Dla tych, którzy chcą blokować transformację na zeroemisyjny transport... Im warto pokazywać tego typu zestawienia.

Bardzo dziękuję za tę deklarację.

I punkt drugi.

To jest drobna rzecz, ale bardzo symboliczna, drobna, ale bardzo symboliczna. Ja od dłuższego czasu zwracam się do Ministerstwa Infrastruktury z prośbą i z pytaniem, dlaczego delegacje służbowe wykonywane przy użyciu samochodu elektrycznego nie są rozliczane. Okazuje się, że tu jest problem formalny, prawny – prawo dzisiaj na to zwyczajnie nie pozwala. Rząd mniej więcej od 2 lat zapowiada, że podejmie inicjatywę w tej sprawie. Pomyślałem, że skoro to tak dużo czasu zajmuje, to możemy się wykazać własną inicjatywą ustawodawczą jako Senat. Propozycja zmiany ustawy o transporcie drogowym została przygotowana. Bardzo dziękuję panu mecenasowi, panu Mirosławowi Reszczyńskiemu, naszemu legislatorowi, który projekt w wersji, którą państwo znacie, przygotował. No i przedkładam propozycję podjęcia inicjatywy ustawodawczej w tej sprawie.

Panie Mecenasie, czy coś chciałby pan uzupełnić? Nie.

Projekt jest znany, dotyczy przyznania delegacji ministrowi właściwemu do spraw infrastruktury, tak żeby ci, którzy posiadają samochody elektryczne i są delegowani przez pracodawcę, mogli być rozliczani... Dzisiaj z tego typu możliwości prawnych mogą korzystać wszyscy ci, którzy posiadają samochody spalinowe, ale nie elektryczne i nie napędzane wodorem. Projekt tej ustawy pozwala ten problem od strony formalnej definitywnie rozwiązać.

Czy są jakieś uwagi?

To rzecz dość oczywista, mnie też tak się wydaje, że to jest oczywiste. Zaskakujące jest, że po zapowiedzi miliona samochodów elektrycznych w Polsce tego typu wada prawna – wada z punktu widzenia rozwoju rynku – nie została naprawiona. To zaskakujące.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Jeżeli nie ma... Jest z nami pani dyrektor z ministerstwa. Pani Dyrektor, mam tylko prośbę, żeby nie za długo, bo... Rozumiem, że pani chce poprzeć tę inicjatywę.

Proszę bardzo.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
TRANSPORTU DROGOWEGO
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY
RENATA RYCHTER

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Nie chciałabym w sposób szczegółowy komentować tego projektu. Oczywiście inicjatywa zmiany 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. Chciałabym jedynie zwrócić uwagę, że strona rządowa pracuje nad projektem nowelizacji. Etap tych prac jest, można powiedzieć kolokwialnie, namacalny, dlatego że projekt ustawy zmieniającej ustawę o transporcie drogowym w zakresie art. 34a ust. 2 został wpisany do wykazu prac rządowych pod numerem UD419. I ten projekt będzie niebawem przekazany do uzgodnień międzyresortowych i do konsultacji społecznych. Takie opóźnienie lekkie wynikało z tego, że pracowaliśmy też nad projektem rozporządzenia, które

określało nowe stawki rozliczeń i rekompensaty z tytułu wykorzystywania przez pracowników swoich samochodów prywatnych do celów służbowych. Ten projekt w ubiegłym tygodniu został przekazany do podpisu pana ministra, dokładnie w piątek. Tak że od momentu przekazania do podpisu rozporządzenia finalizujemy prace nad projektem ustawy, który będzie mógł być poddany normalnej procedurze legislacyjnej – najpierw na etapie prac rządowych, a jeżeli Rada Ministrów ten projekt przyjmie, to on zostanie przekazany do łaski marszałkowskiej.

Odnosząc się do przedłożonego na dzisiejszym posiedzeniu senackiego projektu, pozwolę sobie jedynie zwrócić uwagę, że zmiana przewidziana w art. 34a ust. 1 odnosi się tylko do pojazdów elektrycznych, tudzież napędzanych wodorem. My poprzez nowelizację zaproponowaną w naszym projekcie, projekcie ministra infrastruktury, skupiamy się na takim elastycznym, kompleksowym podejściu do wszystkich rodzajów pojazdów, także pojazdów hybrydowych, także pojazdów napędzanych różnymi rodzajami gazu – CNG, LNG, LPG. W tym zakresie zwracamy też uwagę na korelację przepisów, które będą nowelizowane w ustawie o transporcie drogowym, z przepisami z zakresu prawa podatkowego i przepisami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Bardzo dziękuję za umożliwienie wypowiedzi. Dziękuję uprzejmie.

PRZEWODNICZĄCY
STANISŁAW GAWŁOWSKI

Dziękuję bardzo, Pani Dyrektor.

Cieszę się z poparcia inicjatywy. To jest pierwszy krok, dzisiejsze podjęcie inicjatywy to jest rozpoczęcie procedury. Nic nie stoi na przeszkodzie, abyśmy podjęli inicjatywę... Jeżeli rząd w tym czasie zdąży przygotować swój projekt, to tylko lepiej. W kolejnym kroku... Mam nadzieję, że uwagi, które pani dzisiaj podniosła, rząd zgłósi do tego projektu ustawy. My je bardzo chętnie uwzględnimy.

Teraz, jeśli państwo pozwolicie, przejdziemy do głosowania.

Formalnie w ramach głosowania musimy zająć stanowisko, czy rozpoczynamy procedurę ustawodawczą w tej sprawie.

Kto jest za?

Kto jest przeciw?

Kto się wstrzymał?

I doliczmy zdalnych...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Senator Joanna Sekuła: Jak się ukazał film...)

Pani senator Sekuła, ma pani mikrofon włączony.

16 senatorów, pań i panów senatorów głosowało za. Jednogłośnie

I senator sprawozdawca. Czy ktoś wyraża chęć?

(Senator Halina Bieda: Ja mogę.)

Proszę bardzo. Pani senator Bieda wyraziła chęć bycia sprawozdawcą.

Czy są inne propozycje? Nie ma. Proszę bardzo. W takim razie pani senator będzie reprezentować komisję w pracach dotyczących tego projektu ustawy.

Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia? Nie. Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 13 minut 01)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Wydawniczy