

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU DROGOWEGO,
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
(NR 4)
z dnia 26 czerwca 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 4)

26 czerwca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- informacja ministra klimatu i środowiska na temat funkcjonowania ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- dyskusja nad rozwiązaniami sprzyjającymi rozwojowi elektromobilności w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Szymon Byliński** dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Tomasz Wiśnicki** naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Rafał Kręcisz** p.o. dyrektor Departamentu Elektromobilności Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Anna Szydlarska-Konarska** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Adam Małyszko** prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS, **Rafał Szczepkowski** koordynator ds. informacji i promocji Unii Metropolii Polskich, **Aleksander Rajch** członek zarządu Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności wraz ze współpracownikami oraz **Paweł Misierewicz** przedstawiciel Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra klimatu i środowiska na temat funkcjonowania ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz dyskusja nad rozwiązaniami sprzyjającymi rozwojowi elektromobilności w Polsce. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosku do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proponuję, aby obydwa punkty porządku dziennego zrealizować łącznie. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie słyszę.

Jest z nami pan dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska, pan Szymon Byliński. Zaraz oddam panu dyrektorowi głos, ale chciałbym zauważyć, że niestety o godz. 15.00 rozpoczną się

głosowania, więc pewnie nie zdążymy zrealizować całego porządku. Do sprawy wrócimy, niestety nie dzisiaj z uwagi na zajętość sali. Zakończę więc posiedzenie, ale będę państwa prosił o zwołanie tego posiedzenia jeszcze raz i dokończenie dyskusji, bo myślę, że w 25 minut się nie wyrobimy, chyba że się wyrobimy.

Proszę pana dyrektora o przedstawienie informacji.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska Szymon Byliński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, jeśli chodzi o informacje dotyczące ustawy o elektromobilności, ustawa jest jednym z wielu instrumentów, których celem funkcjonowania jest rozwój rynku elektromobilności rozumianego zarówno jako rozwój infrastruktury do ładowania czy tankowania pojazdów paliwami alternatywnymi, jak i jako rozwój rynku pojazdów.

Instrumenty regulacyjne, jakim są ustawa i akty wykonawcze do niej, to instrumenty wsparcia, które mają obniżyć koszty budowy infrastruktury do ładowania pojazdów oraz instrumentów wsparcia zakupu pojazdów zeroemisyjnych. Sama ustawa mówi oczywiście nie tylko o samochodach elektrycznych, ale zajmuje się również innymi paliwami alternatywnymi w transporcie, takimi jak wodór, infrastruktura do tankowania wodoru czy gaz ziemny w postaci CNG i LNG.

Jeśli chodzi o główne zadania ustawy, ustawa przede wszystkim reguluje rynek, tzn. określa role dla poszczególnych podmiotów funkcjonujących na tym rynku takich jak operatorzy stacji ładowania czy usługodawcy i określa zasady funkcjonowania tego rynku. Na podstawie ustawy wydane zostały przepisy techniczne, które regulują użytkowanie stacji ładowania pojazdów elektrycznych czy stacji tankowania wodoru. Wydaje się, że przepisy techniczne w dużym stopniu ułatwiły rozwój tej... Funkcjonowanie zwiększyło bezpieczeństwo konsumentów, moim zdaniem ułatwiło rozwój infrastruktury, ale spowodowało również, że rozwiązania techniczne, które stosujemy na rynku paliw alternatywnych, są wysokiej klasy, i uniknęliśmy importu tanich niesprawdzonych rozwiązań, w szczególności z Azji, tak jak mamy w przypadku innych rynków. Wszystkie produkty są raczej odpowiednio certyfikowane i zabezpieczone.

Jednocześnie ustawa o elektromobilności nałożyła obowiązki na administrację rządową oraz na samorządy w zakresie liczby użytkowanych pojazdów elektrycznych we flotach pojazdów. Ten minimalny udział był określony różnie dla różnych rodzajów administracji. W przypadku administracji rządowej już obecnie mówimy o 10%. Poszczególne urzędy czy poszczególne organy administracji centralnej powinny użytkować 10% pojazdów elektrycznych w ramach swojej floty. Od 2025 r. powinno być to 50%. W przypadku samorządów już obecnie jest 10%. Od 2025 r. powinno być 30%.

Oczywiście ustawa nałożyła również obowiązek wykorzystania autobusów zeroemisyjnych do świadczenia usług komunikacji publicznej i pojazdów niskoemisyjnych do świadczenia zadań publicznych.

Tutaj trzeba powiedzieć, że jeśli chodzi o procenty użytkowania floty pojazdów elektrycznych czy innych pojazdów niskoemisyjnych we flotach pojazdów, ustawa nie odniosła sukcesu, tzn. według naszych informacji i danych, które posiadamy, niestety szczególnie jednostki samorządu terytorialnego z uwagi na koszty zakupu tych pojazdów nie dysponują odpowiednimi flotami. Również, jeśli chodzi o usługi publiczne, wiele firm stara się wdrażać rozwiązania zeroemisyjne takie jak śmieciarki elektryczne czy pojazdy napędzane gazem ziemnym. Tutaj również te procenty nie zostały osiągnięte i dlatego w rządowym projekcie ustawy o szczególnych rozwiązaniach na rzecz prezydencji obowiązki związane z procentami użytkowania we flocie pojazdów są przesuwane na 2026 r.

Wydaje się natomiast, że ustawa wraz z instrumentami wsparcia w zakresie transportu publicznego przyczyniła się do wzrostu wykorzystania autobusów elektrycznych w największych miastach w Polsce. Polska, zarówno jeśli chodzi o produkcję autobusów elektrycznych, jak i jeśli chodzi o wykorzystanie autobusów elektrycznych, na pewno jest tutaj w forpoczcie wszystkich krajów europejskich. Szczegółów może nie będę przedstawiał. Mamy oczywiście bardzo szczegółowe dane, ale na ten moment chyba nie ma takiej potrzeby.

Oczywiście ustawa wprowadziła również obowiązek instalowania w budynkach wielorodzinnych okablowania, które ma umożliwić instalowanie stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych. Tutaj staraliśmy się rozwiązać problem związany z brakiem dostępności ładowarek szczególnie w lokalach wielorodzinnych. To jest duże wyzwanie. Po części był to nasz krajowy pomysł związany z zapewnieniem odpowiedniej infrastruktury, ale jednocześnie dyrektywa o efektywności energetycznej budynków nałożyła już pewne obowiązki w zakresie okablowania. Ta ustawa implementuje też te przepisy. Ostatecznie pewnym wyzwaniem są po prostu koszty budowy tej infrastruktury i odpowiednie jej przygotowanie, ale to jest wdrażane. Ciągłe dyskutujemy z branżą zarówno deweloperów, jak i stacji ładowania.

Ustawa wprowadziła również wytyczne w zakresie ustanawiania stref czystego transportu. Na dziś jedno miasto podjęło próbę ustanowienia. Był to Kraków. Od 1 lipca strefa zostanie ustanowiona w Warszawie. Przepisy ustawy pozwoliły samorządom ustanawiać strefy czystego transportu i zasady wjazdu do tych stref według potrzeb społeczności lokalnych, natomiast mamy świadomość, że części samorządów te przepisy nie odpowiadają. Można powiedzieć, że od początku funkcjonowania tych przepisów cały czas prowadzimy dialog ze stroną samorządową, aby te przepisy doprecyzowywać. Jak mówię, 1 lipca 2024 r. będzie strefa czystego transportu w Warszawie, więc wydaje się, że przepisy spełniły swoją rolę w zakresie regulacyjnym.

Oczywiście w ramach ustawy o elektromobilności były wprowadzone zmiany do innych ustaw, takie jak preferencyjne zasady amortyzacji pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych wodorem. Pojazdy elektryczne zostały zwolnione z opłat za postój na drogach publicznych w strefach płatnego parkowania oraz pozwolono pojazdom elektrycznym poruszać się po buspasach, co każdy, kto poruszał się na przykład po Warszawie samochodem elektrycznym, powinien docenić.

W skrócie to chyba tyle. Jeżeli nie mamy czasu, to wydaje się, że to jest najważniejsza rzecz.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Czy ktoś ze strony rządowej chciałby jeszcze zabrać głos? Dziękuję bardzo. Są też z nami przedstawiciele strony społecznej. Chciałbym w pierwszej kolejności państwu oddać głos. Proszę o zgłaszanie się do dyskusji. Proszę bardzo, tylko proszę się przedstawić.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS Adam Małyszko:

Dzień dobry. Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów. Chciałbym zapytać, jak posuwają się prace – przepraszam za to słowo – na temat dofinansowań do sprowadzania używanych pojazdów elektrycznych. O tym zaczęło się mówić, natomiast w tej chwili jest dłuższa cisza. Czy są jakieś prace w temacie zmiany ustawy, która spowoduje, że zachęcimy do sprowadzania tu pojazdów elektrycznych? Społeczeństwa na zakup nowych niestety nie stać.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy przedstawiciele strony społecznej chcieliby jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo.

Członek zarządu Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności Aleksander Rajch:

Dzień dobry. Aleksander Rajch, Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności. Bardzo dziękujemy za szybki przegląd ustawy. Ustawa i jej nowelizacja kilka lat temu wniosły bardzo wiele dobrego. Myślę, że potwierdza to obecność tutaj strony społecznej i strony samorządowej.

Nasze pytanie dotyczy po pierwsze tego, czy będą dalsze kroki wdrażania nowej wersji dyrektywy o charakterystyce energetycznej budynków, a zatem zwiększenia wymogów tuneli kablowych, okablowania, ale też instalacji punktów ładowania. Jak planowane jest wdrożenie innych przepisów pakietu „Fit for 55” dla elektromobilności? Wspomnę, że pewnie najważniejszy będzie mechanizm *carbon credits* z dyrektywy o promowaniu odnawialnych źródeł energii RED III. Może z uwagi na dzisiejszy troszeczkę krótszy termin z kolejnymi pytaniami wrócę podczas kolejnego posiedzenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej zgłoszeń ze strony społecznej. Czy państwo posłowie chcieliby zabrać głos? Nie widzę. Oddaję głos panu dyrektorowi.

Dyrektor departamentu MFiŚ Szymon Byliński:

Jeśli chodzi o pytanie pierwsze, związane ze wsparciem zakupów używanych pojazdów elektrycznych, w tej chwili kończy się rewizja Krajowego Planu Odbudowy i czekamy na akceptację komisji dla naszych propozycji związanych z tą rewizją. Jedną z propozycji miałyby być kwestia dofinansowania do zakupu pojazdów. W momencie, w którym otrzymamy akceptację, pewnie publicznie przedstawimy założenia do tego programu, ponieważ program miał być sfinansowany ze środków KPO.

W zakresie pytania o implementację przepisów unijnych, które weszły w życie, czyli, jak rozumiem, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego oraz dyrektywy o budynkach, pracujemy nad nowym brzmieniem ustawy o elektromobilności, które ma na celu dostosowanie ustawy do przepisów unijnych. W zakresie dyrektywy budynkowej uchylę się od odpowiedzi, bo za tę część przepisów odpowiada Ministerstwo Rozwoju i Technologii. Koledzy z tego ministerstwa są odpowiedzialni za wdrożenie przepisów dotyczących efektywności. Ewentualnie oni powinni więc szczegółowo odpowiedzieć na to pytanie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Jeżeli mógłbym mieć prośbę, czy możemy prosić o tę odpowiedź na piśmie? Wtedy udostępniemy tę odpowiedź również stronie społecznej.

Szanowni państwo, mamy jeszcze czas, bo jest 43 po, więc mamy jeszcze 12 minut. Bardzo więc proszę i zachęcam do dyskusji. Wiem, że rygor czasowy jest naprawdę krótki, i za to przepraszam, ale jak planowałem to posiedzenie miesiąc temu, nie było głosowań. Głosowania zostały zaplanowane niestety trochę później i już nie dało się przesunąć posiedzenia podkomisji.

Bardzo proszę. Kto jeszcze chciałby zadać pytanie, zabrać głos? Proszę bardzo.

Prezes zarządu SFRS FORS Adam Małyszko:

Zadałem to pytanie, ponieważ na razie pojazdów elektrycznych nie trafia do kasacji dużo, ale w przypadku tego programu może być ich znaczna ilość, a nasze stacje demontażu tak do końca... Technicznie jesteśmy przygotowani do demontażu pojazdów elektrycznych, ale mamy problem biurokratyczny, który po części dotyczy też Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Otóż tak naprawdę w katalogu kodów odpadów nie ma kodu na baterie z tego pojazdu. Mamy już otwarte dwa duże zakłady. Niedawno było otwarcie pięknego zakładu w Zawierciu. Mają wszystkie kody, natomiast jako wytwórcy tych baterii nie mamy kodu, który należy przypisać. Mało tego, gdybyśmy nawet określili taki kod, to procedura zmiany naszych decyzji często może trwać trzy, cztery lata. Po prostu musimy coś z tym zrobić, żeby drobne zmiany jak dostosowanie się do rynku... A za chwilę będą wodorowe, coś jeszcze. Przecież jak będzie kraksa, wypadek, to mamy coś nowego, co musi trafić w odpowiednie miejsce, tak że, panie dyrektorze, wiem, że to nie pana działka, ale proszę gdzieś to przekazać, żebyśmy zsynchronizowali działania, bo jak będą dopłaty do używanych samochodów, to one będą już duże. W tym roku w swojej stacji kasuję już chyba piąty i zastanawiamy się, co z tą baterią zrobić papierowo. Fizycznie wiemy, co z nią zrobić: możemy przekazać tu, możemy sprzedać, natomiast papierowo nie za bardzo wiemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś głosy? Proszę bardzo.

Członek zarządu PSNM Aleksander Rajch:

Dziękuję bardzo. Ponownie Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności.

Mam pytanie. Wiem, że program dopłat do pojazdów używanych to jest jedna część tego budżetu. Jak wygląda plan kontynuacji programu priorytetowego „Mój elektryk”? Czy tutaj nie będzie zakłóceń? Czy jest plan, aby kontynuować ten program przez kolejne lata?

W zakresie uwag o implementacji EPBD czy możemy liczyć na wsparcie ministerstwa w prowadzeniu dyskusji z Ministerstwem Rozwoju i Technologii, aby pozyskać aktualny

stan i ewentualnie wesprzeć też potrzebami rynkowymi, które jako największe stowarzyszenie rynkowe dobrze znamy?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, czy chciałby się pan odnieść?

Dyrektor departamentu MFİŚ Szymon Byliński:

Jeżeli chodzi o kwestie dofinansowania, może oddałbym głos przedstawicielom Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, bo oni mają chyba najpełniejsze informacje.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Oczywiście, przekazuję państwu głos.

Starszy specjalista w Wydziale ds. Transportu Zeroemisyjnego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Kacper Wróblewski:

Dzień dobry. Z tej strony Kacper Wróblewski, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Jeżeli chodzi o program „Mój elektryk”, na tę chwilę, jeżeli chodzi o nabory z alokacji 900 mln, na 14 czerwca 2024 r. pozostało nam ok. 137 mln, jeżeli chodzi o wydatkowanie środków, tak że w ramach tego, co mamy przygotowane, w ramach środków, które pozostały, te programy cały czas są oczywiście otwarte. Planujemy zwiększenie w ścieżce bankowej, czyli leasingi alokacji, bo to już jest na wyczerpaniu, aczkolwiek na tę chwilę w ramach programów, które są, zobaczymy, jak środki będą się kończyły, czy program będzie przedłużany, czy będzie za to wchodziło coś innego. Była tu też mowa o autach używanych, tak że na razie działamy, jeżeli chodzi o „Mój elektryk”. Jeżeli chodzi o zawieranie umów, tak naprawdę mamy okres do końca przyszłego roku, a później okres wydatkowania do połowy 2026 r. Tyle mogę powiedzieć, jeżeli chodzi o alokację środków i o to, ile zostało. W zasadzie nie wiem, czy odpowiedziałem na pana pytanie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Widać pełna zgoda. Jeszcze mamy trochę czasu, więc chciałbym zapytać o dane. Nie wiem, czy panowie dysponują tymi danymi teraz, czy w ogóle są one dostępne, ale na pewno są. Po pierwsze jak duża jest liczba zarejestrowanych w tym momencie samochodów elektrycznych, ale również napędzanych innymi źródłami alternatywnymi, m.in. wodorem? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie jest o ładowarki. Jaką mamy w tym momencie sieć ładowarek elektrycznych w Polsce, oczywiście ogólnodostępnych, bo nie mówię o ładowarkach prywatnych? Jak ta sieć rozwinie się w przyszłych latach? O ile procent wzroście? Podobne pytanie jest o wodór. Ta sieć jest dużo mniej zaawansowana. Pytanie jest o to, w którą stronę to pójdzie.

Dyrektor departamentu MFİŚ Szymon Byliński:

Jeśli chodzi o rejestracje samochodów całkowicie elektrycznych, czyli samochodów bateryjnych, to na koniec maja 2024 r. zarejestrowanych było w Polsce ponad 66 tys. pojazdów całkowicie elektrycznych. To dosyć dynamiczny wzrost w porównaniu do lat poprzednich.

Jeśli chodzi o pojazdy wodorowe, nie mam dokładnych danych, ale podejrzewam, że jest to ok. 200, może 150 pojazdów, może mniej. Przepraszam, na ten moment nie mam danych, musiałbym to sprawdzić, natomiast pojazdy wodorowe są segmentem trochę innym niż tradycyjne pojazdy elektryczne, bateryjne.

Jeśli chodzi natomiast o autobusy elektryczne, na koniec kwietnia zarejestrowanych było 1314 sztuk autobusów elektrycznych w Polsce.

Oczywiście rozwija się też infrastruktura do ładowania pojazdów. Na koniec maja w Polsce funkcjonowało ponad 3800 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych, czyli jest to ok. 7 tys. punktów, z czego prawie 40% stanowiły pojazdy szybkiego ładowania prądem stałym, a 60% ładowania wolnego prądu przemiennego.

Jeśli chodzi o stacje wodoru, są już chyba dwie ogólnodostępne, natomiast trzecia chyba w najbliższych dniach również będzie ogólnodostępna.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, czy ktoś chciałby?

Dyrektor Departamentu Elektromobilności Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Rafał Kręcisz:

Chciałbym powiedzieć tylko jedno zdanie à propos stacji wodorowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu NFOŚiGW Rafał Kręcisz:

Rafał Kręcisz, narodowy fundusz. Jutro będzie otwarcie stacji w Poznaniu. PKN Orlen otwiera stację wodorową, tak że to też pewnie będzie gdzieś komunikowane, myślę, że przez ministerstwo, a na pewno przez Orlen, już nie PKN, a przez Orlen.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo... Jeszcze przedstawiciel Unii Metropolii Polskich, tylko bardzo króciutko.

Koordynator ds. informacji i promocji Unii Metropolii Polskich Rafał Szczepkowski:

Tak. Dzień dobry. Rafał Szczepkowski z tej strony. Mam pytanie do NFOŚiGW. Do tej pory dwa miasta dofinansowały rowery elektryczne. To Białystok i Gdynia. Czy fundusz przewiduje taką możliwość, żeby były środki na tego typu inicjatywy dla innych miast?

Dyrektor departamentu NFOŚiGW Rafał Kręcisz:

Wydaje mi się, że to pytanie tak samo do nas, jak i do ministerstwa, ale mogę powiedzieć, że gdzieś jest to w planach czy są rozmowy na temat wsparcia dla rowerów elektrycznych. Na pewno tzw. ustawa o FNT, ta, którą zmieniliśmy bodajże cztery czy pięć lat temu, nie daje za bardzo możliwości wsparcia roweru elektrycznego, ale są inne fundusze. Mówi się o Funduszu Modernizacyjnym jako tym, który potencjalnie mógłby taką lukę zapełnić. Nie wiem, czy dyrektor Byliński wie coś więcej. Plany są. Gdzieś kreślimy jakieś scenariusze i jakaś ścieżka jest otwarta.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję.

Dyrektor departamentu MFiŚ Szymon Byliński:

Ponieważ są to określone plany, może przy następnej okazji odpowiedzielibyśmy bardziej szczegółowo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Albo na piśmie, jeżeli byłaby możliwość. Też prześlemy dla...

Dyrektor departamentu MFiŚ Szymon Byliński:

Albo na piśmie. Oczywiście na piśmie możemy odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze. Bardzo serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, udało się. Jeszcze raz przepraszam za ten krótki czas. Zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji.

Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie.