

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Ochrony
Środowiska,
Zasobów
Naturalnych
i Leśnictwa**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW JAKOŚCI
POWIETRZA
(NR 5)
z dnia 14 kwietnia 2023 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa

– podkomisji stałej do spraw jakości powietrza (nr 5)

14 kwietnia 2023 r.

Podkomisja stała do spraw jakości powietrza, obradująca pod przewodnictwem posła **Przemysława Koperskiego (Lewica)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat wejścia w życie, a w szczególności wpływu na jakość powietrza w Polsce, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii.

W posiedzeniu udział wzięli: **Agnieszka Sosnowska** dyrektor Departamentu Ochrony Powietrza i Polityki Miejskiej Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Adam Małyszko** prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS), **Jacek Mizak** przedstawiciel Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych, **Paweł Misierewicz** przedstawiciel Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, **Mirosław Grzybek** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Metalowców i Hutników w Polsce oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Bartosz Bąk** i **Aleksandra Pniewska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Dzień dobry, minęła już godz. 10.00, więc rozpoczniemy. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw jakości powietrza.

Witam bardzo serdecznie panie i panów posłów, zaproszonych gości oraz panią Agnieszkę Sosnowską, dyrektor Departamentu Ochrony Powietrza i Polityki Miejskiej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska; pana Romana Głaza, naczelnika Wydziału do spraw Emisji do Powietrza, Departament Ochrony Powietrza i Polityki Miejskiej, również w Ministerstwie Klimatu i Środowiska; pana Sławomira Gurtowskiego, radcę Departamentu Ochrony Powietrza i Polityki Miejskiej, również z ministerstwa; oraz przedstawicieli organizacji społecznych, gospodarczych i naukowych, pana Adama Małyszko, prezesa zarządu Stowarzyszenia Recyklingu Samochodów; pana Jacka Mizaka, przedstawiciela Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych; pana Pawła Misierewicza, przedstawiciela Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych; pana Mirosława Grzybka, przewodniczącego Związku Zawodowego Federacji „Metalowcy” z OPZZ; i nie widzę, ale możliwe, że dotrze – pana Marka Wójcika, przedstawiciela Związku Miast Polskich.

Szanowni państwo, dzisiejszy porządek dzienny przewiduje informację na temat wejścia w życie, a w szczególności wpływu na jakość powietrza w Polsce, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii.

Teraz bardzo bym prosił panią dyrektor o zabranianie głosu, a później będziemy mieli dyskusję z udziałem zaproszonych gości i parlamentarzystów. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Ochrony Powietrza i Polityki Miejskiej Ministerstwa Klimatu i Środowiska Agnieszka Sosnowska:

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałabym dziś przedstawić informacje, na które wskazał pan przewodniczący w dzisiejszym wprowadzeniu – informacje dotyczące wejścia w życie i zakresu, i wpływu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych pojazdów użytkowych. Ponieważ podkomisja skupia się na aspekcie jakości powietrza, to też pokażę ten związek między oceną jakości powietrza, jakością powietrza i też pewnymi działaniami, które łączą albo generują tę zmianę w zakresie jakości powietrza.

Pierwsza rzecz, najistotniejsza, to tak jak mówiłam, przewodniczący wskazał projekt Komisji Europejskiej... Przedłożenie przez Komisję aktu legislacyjnego jest elementem pakietu „Fit for 55” przedłożonego w lipcu 2021 r. Celem jest zmniejszenie do 2030 r. unijnych emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55% w porównaniu do roku bazowego, 1990, po to, aby zapewnić neutralność klimatyczną Unii do 2050 r. Projekt aktu prawnego... Oczywiście zostało do niego przygotowane stanowisko rządu przyjęte w październiku 2021 r., mieliśmy też okazję w listopadzie spotkać się z parlamentarzystami i również to stanowisko rządu omówić, przedstawić. Co do prac, w ciągu tych prawie dwóch lat odbywały się spotkania w ramach grup roboczych Rady i Polska w tych pracach bardzo aktywnie uczestniczyła od samego początku. Proponowaliśmy pewne uzupełnienia, zmiany i nawet część tych zmian, o tym też za chwilę powiem, została odzwierciedlona w ostatecznym kształcie aktu, po to, aby polskie stanowisko, polskie oczekiwania jak najpełniej odzwierciedlić w przepisach legislacyjnych. Ale część naszych istotnych wątpliwości i zastrzeżeń nie została uwzględniona w tym akcie, ani w projekcie, ani w każdej następnej jego wersji, ani wreszcie w ostatecznym dokumencie przyjętym. Stąd przedstawiciel Polski na Radzie Unii od początku, konsekwentnie wyrażał negatywne stanowisko wobec przedłożonej propozycji. Pani minister Moskwa oczywiście w czerwcu poprzedniego roku na Radzie również to negatywne stanowisko wyrażała. I podtrzymaliśmy do samego końca, aż do głosowania 28 marca tego roku.

Dlaczego? Przyjęte rozporządzenie przede wszystkim nie uwzględnia zróżnicowanych uwarunkowań poszczególnych państw członkowskich, dlatego uważamy, że będzie ono mogło prowadzić do pogłębienia rozwarstwienia społecznego, powiększenia skali ubóstwa energetycznego, ogólnego zubożenia czy wykluczenia, w szczególności transportowego. Z punktu widzenia polskiego społeczeństwa oraz przedsiębiorców. Uważamy, że koszty i obciążenia związane z wprowadzeniem tych nowych przepisów mogą przewyższyć oczekiwane korzyści. A skutki społeczne i gospodarcze będą trudne do uniesienia ze względów finansowych, zwłaszcza dla tych uboższych krajów unijnych, nie tylko Polski. Sama kwestia elektromobilności też może być trudniejsza do udźwignięcia przez społeczeństwa poszczególnych krajów unijnych z uwagi na różny stopień zamożności obywateli, ale też uzależnienia, czy indywidualnej... Przyzwyczaję... Indywidualnych możliwości społeczeństwa, jeśli chodzi o motoryzację – tak można szeroko powiedzieć.

I tak, jak powiedziałam, 28 marca Rada Unii Europejskiej, Rada do spraw Transportu, Telekomunikacji i Energii ostatecznie przyjęła rozporządzenie. Polska wyraziła tutaj sprzeciw odnośnie do przyjęcia tego aktu. Wstrzymały się Włochy, Bułgaria i Rumunia, pozostałe kraje były za przyjęciem tego aktu prawnego, w związku z tym zostały spełnione dwa podstawowe warunki, czyli co najmniej 15 krajów unijnych i jednocześnie 65% społeczeństwa było za przyjęciem tego aktu prawnego.

To teraz, co tak naprawdę zostało przyjęte. Przyjęta regulacja nakłada przede wszystkim i zaostża... Bo w 2019 roku zostało przyjęte rozporządzenie, które już określiło kierunek przejścia na niskoemisyjny transport. A to rozporządzenie nakłada i zaostża zobowiązania dla producentów pojazdów wprowadzanych na rynek. I to jest

bardzo istotne – dla producentów pojazdów wprowadzanych na unijny rynek. Określa docelowe poziomy emisji dwutlenku węgla, czyli gazu cieplarnianego, dla nowych samochodów osobowych i pojazdów dostawczych. I takie cele są określone na rok 2030 i 2035. Oczywiście w 2035 r. cel jest jednakowy dla osobowych i lekkich dostawczych, czyli stuprocentowa redukcja emisji dwutlenku węgla, natomiast jeżeli chodzi o rok 2030, to ten cel różni się, to jest 55% ograniczenia emisji dla samochodów osobowych i 50% dla lekkich pojazdów użytkowych. To jest cel rozporządzenia określony w art. 1 tegoż aktu prawnego. I co teraz znaczy ten cel stuprocentowej redukcji emisji dwutlenku węgla na 2035 rok? Przede wszystkim nie znaczy on de facto, wprost, formalnego zakazu rejestracji nowych samochodów spalinowych. Jednak z uwagi na to, że producenci w przypadku wyprodukowania i wprowadzenia na rynek unijny samochodów niezeroemisyjnych w roku 2035 są zobowiązani do wniesienia opłaty. I sposób liczenia tej opłaty jest bardzo precyzyjnie w rozporządzeniu określony i zakładam, że to nie jest atrakcyjna opłata. Producenci albo dostosowują się do tych wymagań, albo produkują jakąś liczbę samochodów spalinowych, czy o konwencjonalnym napędzie, tyle tylko, że muszą wnieść bardzo wysoką opłatę, de facto taką za niedotrzymanie zobowiązania tego rozporządzenia, więc teoretycznie jest to możliwe. Natomiast z uwagi na to, że to jest opłata związana z przekroczeniem średniego poziomu emisji dwutlenku węgla dla produkowanych i wprowadzanych na rynek pojazdów, to spodziewamy się, że żaden z producentów unijnych najprawdopodobniej nie pozostawi sobie możliwości produkcji takiego pojazdu. To też istotna rzecz, że to rozporządzenie nie odnosi się do samochodów już wprowadzonych na rynek unijny, które dalej będą mogły pozostać w użyciu i będą przedmiotem obrotu wtórnego. I to zarówno w Polsce, jak i wewnątrz Unii. I oczywiście sposób użytkowania, długość użytkowania, czas użytkowania pojazdów o konwencjonalnym napędzie tutaj nie jest w żaden sposób uregulowany. Natomiast nie będzie bez znaczenia.

Co jeszcze nas czeka? W 2026 r. Komisja zobowiązała się do dokonania przeglądu skuteczności, więc jakiegokolwiek dalsze zmiany tego rozporządzenia będą możliwe w 2026 r., a samo rozporządzenie oczekuje obecnie na publikację w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Wejdzie w życie... Bo jest bezpośrednio stosowane, więc nie wymaga przeniesienia do prawa krajowego, obowiązuje wprost producentów pojazdów wprowadzanych na rynek unijny. I wejdzie w życie 20 dnia po jego opublikowaniu. Spodziewamy się, że publikacja nastąpi w przeciągu kilku najbliższych dni.

No i teraz... Pan przewodniczący przewrotnie sformułował zadanie – jaki to ma wpływ na jakość powietrza? Tak jak podkreślałam, co do zasady to rozporządzenie dotyczy... Jest ono elementem pakietu „Fit for 55” i dotyczy przede wszystkim... Jest elementem zestawu dokumentów legislacyjnych, które mają się przyczynić do osiągnięcia neutralności klimatycznej Unii w roku 2050. Oczywiście motywy 1, 2, 3 preambuły, sam art. 1 mówi wprost wyłącznie o gazach cieplarnianych. Oczywiście nie można tego rozporządzenia... Jeśli patrzymy... Pytamy o jakość powietrza, w taki wyizolowany sposób oceniać, ale tak, stopniowe zmniejszenie udziału w unijnym parku pojazdów samochodów z silnikami spalinowymi i zwiększenie udziału pojazdów nisko- i bezemisyjnych na pewno przyczyni się do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, ale oczywiście też do wszystkich innych zanieczyszczeń pochodzących z transportu, zanieczyszczeń do powietrza, czyli zanieczyszczeń pyłowych i gazowych. Zmiana parku maszyn na pewno wpłynie na jakość powietrza. Najbardziej będzie to widoczne, jak się spodziewamy, w miastach i wzdłuż intensywnych ciągów komunikacyjnych, bo tam te zanieczyszczenia transportowe są najbardziej odczuwalne. Jeśli chodzi o ocenę jakości powietrza, to tak naprawdę w trakcie realizacji zobowiązań tego rozporządzenia i po dokonaniu oceny ex post będzie można precyzyjnie określić, jak wpłynęło to na poprawę jakości powietrza albo pogorszenie jakości powietrza, bo tym pierwszym wrażeniem jest, że jakość powietrza się poprawi.

Co Polska... W jaki sposób Polska wpłynęła na kształt tego rozporządzenia? Myślę, że to jest istotne, żebyśmy wspomnieli, dlatego, że dzięki zabiegom przedstawiciela Polski w pracach Rady został wprowadzony i w motywie 17 i w motywie 30 preambuły do tego rozporządzenia... Ale przede wszystkim art. 14a, czyli artykuł, którym kraje

zobowiązały Unię do przygotowania do końca 2025 r. przeglądu postępu z wdrażania tego rozporządzenia. I w tym przeglądzie postępu wprowadziliśmy... Właściwie – wymusiliśmy na Komisji przede wszystkim dokonanie oceny postępu we wprowadzaniu na rynek pojazdów, wpływu na konsumentów, w tym na gospodarstwa domowe w poszczególnych krajach Unii i analizę rynku pojazdów używanych. No i oczywiście to, co pan przewodniczący w tytule już zasugerował – wpływu na jakość powietrza, czyli wprost odniesienie do dyrektywy w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy, dyrektywy CAFE. I takie zobowiązanie, na Komisję, do przygotowania oceny postępu zostało wprowadzone, i myślę, że to będzie cennym źródłem informacji, jak to rozporządzenie, co do zasady klimatyczne, łączy się z szeroko pojętą polityką środowiskową, czyli poprawą jakości powietrza.

Dlatego powiedziałam, że jest... Z jednej strony spodziewamy się poprawy, a z drugiej strony pogorszenia? Dlatego, że też dostrzegliśmy pewien skutek związany z odnawianiem parku maszyn i wprowadzaniem pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w Unii i przesunięciem tych pojazdów na rynek polski. Ale tak... Nie tylko na rynek polski, na rynek krajów, gdzie społeczeństwo jest nieco mniej zamożne i chętnie nabywa pojazdy używane. I tutaj dostrzegliśmy taką prawidłowość, że ta jakość powietrza w kraju, gdzie zwiększa się udział samochodów używanych, starszych samochodów, o konwencjonalnym napędzie, w Polsce może się pogorszyć. Te pojazdy są dłużej użytkowane i wpływ emisji tlenków azotu może mieć znaczenie – to może mieć znaczenie. Dlatego zależało nam na podkreśleniu tego faktu, dostrzeżeniu takich skutków dla społeczeństwa, ale też wymierne ocenienie przez Komisję, jak liczbowo to wygląda.

No i teraz właśnie jakość powietrza, bo o to pan przewodniczący zapytał. Jeśli chodzi o samą jakość powietrza, to oczywiście wiemy, że podstawowym źródłem, powodem złej jakości powietrza w Polsce jest sektor komunalno-bytowy, czyli zanieczyszczenia związane z ogrzewaniem domów. Natomiast w miastach, przy ruchliwych ulicach emisja tlenków azotu jest problemem. W Polsce, jeśli chodzi o liczbę stref z przekroczeniami, to przez ostatnie lata występowały cztery strefy z przekroczeniami emisji tlenków azotu, czyli wprost wynikających z sektora transportowego i były to strefy górnośląska, dolnośląska, krakowska i warszawska. Ale dostrzegamy postęp i poprawę. Pokażę to, jeżeli chodzi o zanieczyszczenia konwencjonalne, pochodzące z ogrzewania domów, ale też transportowe. Jeśli chodzi o ocenę jakości powietrza, wykonywaną przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska na podstawie pomiarów jakości powietrza w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska i modelowania matematycznego, to z tej oceny wynika, że w roku 2014 liczba stref z przekroczeniami dla pyłu PM₁₀ – to też jest zanieczyszczenie, które częściowo jest emitowane przez transport... Liczba stref z przekroczeniami w 2014 r. była 42, z wstępnych ocen jakości powietrza za 2022 r. wynika, że zmniejszyła się do 14 i mówimy tu o wartości dobowej, czyli jakości powietrza, jeśli chodzi o pył, poprawiła się. Jeśli chodzi o pył PM₁₀, ale wartość średnioroczną, czyli tę taką bardziej uśrednioną, to z 19 stref do zera stref w poprzednim roku, czyli po raz pierwszy osiągnęliśmy zobowiązania unijne. Jeśli chodzi o pył PM_{2,5}, który to też częściowo z transportu pochodzi, liczba stref z przekroczeniami dla pyłu PM_{2,5} w 2014 r. wynosiła 22 strefy, w roku 2022 wygląda, że jest tylko jedna strefa i oczywiście tutaj mówimy o tej pierwszej fazie emisyjnej. A jeśli chodzi o benzo(a)piren, tutaj z transportu on akurat nie pochodzi, ale też zmniejszyła się liczba stref, z 46 do 34, więc odnotowujemy stałą, powolną, ale zauważalną poprawę jakości powietrza, w tym zanieczyszczeń transportowych. Dlaczego? Dlatego, że w poprzednim roku mieliśmy 4 strefy z przekroczeniami emisji tlenków azotu dla wartości średniorocznej, w roku 2022 były trzy strefy, czyli zmniejszyło się. Jeśli chodzi o przekroczenia dopuszczalnego poziomu jednogodzinnego, czyli takiego najbardziej odczuwalnego dla człowieka, to nie mamy żadnej strefy z przekroczeniami i ani w jednej ze stref, w żadnej ze stacji nie odnotowano takiego przekroczenia. Czyli pomimo albo dzięki realizacji zobowiązań i unijnych, i przepisów krajowych, i wprowadzonych działań w programie ochrony powietrza, w wojewódzkich programach ochrony powietrza, w Krajowym Programie Ochrony Powietrza, dzięki programom finansowym... Tutaj jeszcze zaraz króciutko o tym powiem... Jakość powietrza się poprawia. I oczywiście jakość powietrza się też

poprawia... Skoro się poprawia jakość powietrza w kontekście tych emisji transportowych, to też kilka danych statystycznych, myślę, że tylko kilka. Mianowicie zmniejsza się, wraz ze zmniejszaniem liczby stref z przekroczeniami emisji tlenków azotu, zmniejsza się też powierzchnia miasta, która jest na to zanieczyszczenie narażona i z drugiej strony zmniejsza się liczba mieszkańców, którzy w tej strefie mieszkają. I przykład, aglomeracja górnośląska, stężenia emisji dwutlenku azotu spadły z $54 \mu\text{g}$ w 2014 r. do $49 \mu\text{g}$ w 2021 r., czyli zmniejszają się, dopuszczalne jest $40 \mu\text{g}$, przypomnę. A jeśli chodzi o powierzchnię, na której mieszkają narażeni w szczególności na to zanieczyszczenie mieszkańcy, to w roku 2019 taka powierzchnia to było $3,3 \text{ km}^2$, na którym mieszkało 10 tys. mieszkańców. W roku 2021, bo takie mam dane precyzyjne, powierzchnia zmniejszyła się do $1,4 \text{ km}^2$ z 6,5 tys. mieszkańców. Myślę, że jeszcze lepiej widać to w aglomeracji krakowskiej, ta powierzchnia w roku 2019 wynosiła 36 km^2 i 270 tys. mieszkańców. Zmniejszyła się do 1 km^2 i 13 tys. mieszkańców. Czyli widać, że wszystkie te działania podejmowane powodują poprawę jakości powietrza, w tym w szczególności kluczowego zanieczyszczenia komunikacyjnego.

I powiedziałam, że to się też nie dzieje tylko dzięki rozporządzeniu o emisji CO_2 z samochodów i wdrażaniu, ale też dzięki działaniom rządowym. Powiedziałam o dokumencie, którym jest aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza w horyzoncie roku 2025, 2030 i 2040. Taki dokument został przygotowany przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska w 2021 r. Od poprzedniego roku wdrażamy wspólnie z resortami, z samorządem terytorialnym działania określone w tym dokumencie i tam są specjalne... Kierunek interwencji został dla transportu drogowego dedykowany. A działania też realizujemy finansowe, bo to zawsze jest... A, jeszcze oczywiście legislacyjne – nie sposób nie wspomnieć o nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. I tutaj widzą państwo doskonale, że po tej nowelizacji z 2021 r. możliwość określania stref czystego transportu na terenach wszystkich gmin, doprecyzowanie zasad, ich funkcjonowania spowodowało, że w poprzednim roku, w listopadzie rada miasta Krakowa przyjęła uchwałę o utworzeniu strefy czystego transportu na terenie całego miasta, oczywiście wiemy też, że pierwsze zmiany wejdą w lipcu 2024 r., a całościowe – w 2026 r., ale to jest bardzo dobry sygnał. Za tym krokiem poszło miasto Warszawa, do 25 kwietnia akurat trwają konsultacje w sprawie utworzenia strefy czystego transportu w Warszawie, po to, aby mieszkańcy również mogli zdecydować się odnośnie do grupy osób, czy pojazdów, jakie są wprowadzane... Mogą być wprowadzane w centrum miasta, obszar, strefy, terminu wprowadzenia, wymogów, wyjątków, więc to jest dobry czas na ustanowienie dobrych przepisów lokalnych.

A jeśli chodzi o instytucjonalne wsparcie finansowe... To już jest ostatnia rzecz, o której chciałam wspomnieć. Te działania, finansowane ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej albo przez Narodowy Fundusz i wojewódzkie fundusze... Wspomnę tylko o sześciu hasłach, sześciu naszych kluczowych programach, które na tę poprawę jakości powietrza z sektora transportowego wpływają zdecydowanie. Po pierwsze „Kangur – Bezpieczna i ekologiczna droga do szkoły” – tutaj zakup nowych, elektrycznych autobusów szkolnych i budowa infrastruktury, która umożliwi ich ładowanie. Jest to program wdrażany od 2020 r. Kolejnym programem jest program „e-Van” – elektryczny samochód dostawczy, program wdrażany od 2020 r., wiadomo czego dotyczy. „Zielony Transport Publiczny” – tutaj też od 2020 r. dofinansowujemy przedsięwzięcia związane z obniżaniem paliw emisyjnych w publicznym transporcie zbiorowym, dotyczy to oczywiście nabycia w leasingu nowych autobusów elektrycznych. Wreszcie program „Mój elektryk” – wdrażany od 2021 r., dedykowany dla osób fizycznych i przedsiębiorców i kompatybilne wsparcie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury tankowania wodoru. Tak że wsparcie finansowe związane z przejściem na niskoemisyjne i to w zakresie emisji gazów cieplarnianych i w zakresie innych zanieczyszczeń transport jest zbudowane. I tym chciałam zakończyć.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo serdecznie dziękuję za tę obszerną informację pani dyrektor.

Otwieram dyskusję. Kto z państwa parlamentarzystów chciałby zadać pytanie, zabrać głos?

Pan przewodniczący, bardzo proszę.

Posel Grzegorz Gaża (PiS):

Dzień dobry państwu.

Mam takie pytanie, jeżeli chodzi o Nx. Mamy tutaj spadek emisji tych Nx, m.in. w aglomeracji śląskiej mocno zmniejszył się udział Nx, powierzchnia. Mamy tutaj dwie duże przyczyny, po pierwsze dużo komunikacji miejskiej jest zastąpione nieemisyjnymi pojazdami, czyli te tradycyjne autobusy z silnikiem Diesla zastępujemy elektrycznymi lub zasilanymi gazem. No i to na Śląsku było dużo bardziej powszechne nawet niż w Warszawie. A drugim aspektem na pewno jest budowa autostrad, które są w dali od aglomeracji i przez to ten ciężki transport, ten, który dużo emituje Nx w transporcie, jest poza obszarem aglomeracji. Ale pani wspominała, że mieliśmy wcześniej cztery strefy, a później, w 2021 r. – jeżeli dobrze kojarzę, zmniejszyło się to do trzech stref. Proszę wymienić te trzy strefy.

Dyrektor departamentu MKiŚ Agnieszka Sosnowska:

To tak – z czterech stref, które się pojawiały w ostatnich latach w jednym takim roku, specyficznym, bo to był szczyt pandemii i bardzo mocno ograniczone używanie pojazdów, spadło o dwie strefy, więc wtedy, że tak powiem, wypadła Warszawa i aglomeracja dolnośląska. Jeśli chodzi o strefy z przekroczeniami emisji dwutlenku azotu komunikacyjnego, to w tym momencie strefa dolnośląska, górnośląska i krakowska. Nie ma przekroczenia w aglomeracji warszawskiej jedynie. Czyli te trzy strefy.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Pani dyrektor, ja też jeszcze mam pytanie zanim oddam głos zaproszonym gościom. Ponieważ z tych najnowszych informacji, które do nas docierają, z tych wytycznych wynika, że w roku 2035 będzie jakby specjalna ścieżka dotycząca samochodów... Produkcji samochodów, wprowadzania ich na rynek, nowych samochodów, które będą napędzane paliwem syntetycznym. W związku z tym, że te silniki na paliwo syntetyczne, to będzie praktycznie to samo, będzie można do nich łąć to samo paliwo, które w tej chwili obowiązuje, z którego obecnie korzystamy, czy państwo mają jakieś przemyślenia, w jaki sposób tę linię demarkacyjną poprowadzić? Czy też godzicie się na to, że ktoś, kto kupuje taki samochód, napędzany paliwem syntetycznym, będzie mógł poruszać się po Europie i tankować tradycyjne paliwo? Bo przecież trudno za każdym puścić jakiegoś nadzorcę, który będzie tego pilnował. Czy tutaj są jakieś rozwiązania praktyczne, czy też jakby z góry zgadzamy się, że ta praktyka będzie odmienna od tego, co jest zawarte w rozporządzeniu?

I podzielam tę obawę... Dobrze, że pani dyrektor zwróciła na to uwagę – że może być tendencja do wypychania tych samochodów spalinowych, gorszej jakości, na polski rynek i w pewnym momencie może okazać się, że my będziemy poruszać się tymi samochodami wyprodukowanymi przed 2035 r., na zachodzie Europy ta infrastruktura będzie znikać i nawet tymi samochodami nie będziemy mogli nigdzie dalej, poza nasz kraj i najbliższych sąsiadów, pojechać. Czy również takie scenariusze analizujecie i w jaki sposób można byłoby im przeciwdziałać, żeby dla Polek i dla Polaków było atrakcyjne przejście na elektromobilność, a nie było tylko przymusem prawnym?

Dziękuję.

Dyrektor departamentu MKiŚ Agnieszka Sosnowska:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący za te pytania.

Kwestia paliw... Tutaj jest mowa o paliwach syntetycznych, e-paliwach, w komunikacji medialnej pojawiają się różne sformułowania, co do zasady nie jest zupełnie nowym zagadnieniem, ono gdzieś zawsze się przewijało. Przewijało się w kontekście też argumentów, które podnosiła Polska odnośnie do pozostawienia krajom pewnej swobody technologicznej dostosowanej do ich możliwości produkcyjnych, dystrybucyjnych, do kwestii swobody i podejmowania decyzji przez użytkowników pojazdów, czyli kwestia

dojścia do ograniczania emisji dwutlenku węgla, ale też i innych zanieczyszczeń, nie tylko na rok 2035, ale generalnie – ścieżka dojścia. Oczywiście pojawiają się pojazdy i na pewno też wodorowe, i napędzane ogniwami paliwowymi, więc rozwój technologii powoduje, że ścieżek dojścia, sposobów dojścia może być kilka i na końcu dnia być może nie ma jedyne, idealnego rozwiązania, które z jednej strony ogranicza emisję dwutlenku węgla, a z drugiej strony w ten sam sposób pozwala zmierzyć się z tym wyzwaniem mieszkańcom poszczególnych krajów unijnych. Co do sposobu wprowadzenia tego, ponieważ ta furtka została wprowadzona tak naprawdę na Radzie w czerwcu poprzedniego roku i stała się też, no, jakby medialnie elementem dyskusji w okolicach przyjmowania tego rozporządzenia. Za tym... Bo to jest rozporządzenie... Ono obowiązuje wprost, jest bezpośrednio stosowane, dotyczy, kogo dotyczy, nie ma obowiązku przekładania na przepisy prawa krajowego. Natomiast samo rozporządzenie ma w sobie zaszyte i akty delegowane dla Komisji, do wydania pewnych technicznych rozwiązań i to jest właśnie miejsce, w którym precyzyjne sposoby określania warunków, zasad, trybu, sposobu liczenia, monitorowania, nadzorowania, wprowadzania w system certyfikacji pojazdów, tak? Zostanie określony. I tutaj są dla Komisji dwa miejsca do określenia precyzyjnego tych zagadnień, czyli akty delegowane, akty techniczne, grupy ekspertów z poszczególnych krajów, więc to jest jeszcze kwestia, która jest do dopracowania, jako sekwencja następna po wejściu w życie rozporządzenia.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Kto z państwa chciałby zabrać głos, to bardzo proszę o zgłoszenia.

Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Maria Kurowska (PiS):

Maria Kurowska, dzień dobry.

Bardzo dziękuję pani dyrektor za przedstawienie tego raportu, jak zmienia się ilość tych zanieczyszczeń, a jednocześnie, jak zmienia się jakość powietrza w tym dobrym kierunku. Przedstawiony raport myślę, że uzmysławia nam wszystkim, że, mimo że nie było jakichś drastycznych pociągnięć typu to, które było zaproponowane, a mianowicie przejście całkowicie na elektromobilność, to jednak jakość powietrza wciąż się zmienia na lepsze i dlatego takie pytanie. Skoro ten proces, przy tym transporcie i przy tych paliwach, jakie obecnie obowiązują, jest i tak pozytywny, to dlaczego chcemy iść w aż tak drastyczne rozwiązania? To znaczy Unia chce iść, bo też dziękuję za to stanowisko Polski, które tutaj się sprzeciwiło, co prawda w towarzystwie tych, którzy się wstrzymali, ale to znaczy, że państwo polskie dba o własnych obywateli, bo przecież musimy przy wprowadzaniu tej elektromobilności brać wiele rzeczy pod uwagę, m. in. to, że nie mamy systemu przesyłowego energii elektrycznej na tak wysokim poziomie, który pozwalałby przejść na elektromobilność. Przecież wiemy, że nasz system, już w tej chwili, z tych wiatraków, które są, nie zawsze potrafi zagospodarować tę energię i wiatraki trzeba wyłączać, bo nastąpiłoby wstrzymanie przesyłu albo też wręcz uszkodzenie linii przesyłowych przy nadmiernym wprowadzeniu tej energii, a tymczasem chcemy przejść na elektromobilność, przynajmniej niektóre środowiska dążą do tego, co uważam, że jest utopią.

Ponadto, czy były prowadzone, pani dyrektor, takie badania, bo przecież, jeżeli chodzi o elektromobilność, super, że będzie jeździł samochód, który będzie miał tę bardzo niską emisyjność. Ale przecież ta energia, dzięki której on będzie jeździł, skądś się wzięła. Została wyprodukowana w elektrowni przez spalanie jakiejś ilości węgla, gazu – bo elektrowni atomowych nie mamy. I przecież tam, jeżeli nie tutaj, ta emisyjność, to w tym drugim miejscu ona się wytworzyła, więc czy nam się to wszystko opłaca? Czy nie okazuje się, że ta... Gdy zbadamy tę emisyjność elektrowni, to nie wychodzi to na zero? I po co po prostu wchodzimy w te obszary, takie, które doprowadzą niewątpliwie w Europie do wykluczenia transportowego, bo tak to będzie. Bo Polaków nie będzie stać na bardzo drogie samochody elektryczne, które na dodatek jeszcze, jak teraz już widzimy, po tej ilości, które kursują po ulicach, że tam, gdzie były zapalenia samochodów,

to sam proces gaszenia trwa kilkanaście godzin i trzeba specjalnych warunków, żeby w ogóle on mógł zaistnieć do końca. Czy też problemy z naprawą samochodów, kiedy już pojawiają się informacje, że naprawa samej baterii to jest taka, jak niemal koszt tej... Całego samochodu.

A więc to wszystko jest postawione na głowie. I teraz – gdzie się znajdzie Europa, kiedy wprowadzi takie restrykcje, podczas gdy inne potężne gospodarki, typu Rosja, typu Indie, Chiny, prawda? Niestety, nie będą się zupełnie tym przejmować i będą prowadzić własną gospodarkę. Jak to potem nam zadziała na nasz rozwój gospodarczy, czy my się nie zatrzymamy i nie staniemy się, jako Europa, skansenem?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

To tak częściowo do pani dyrektor, w tym obszarze dotyczącym jakości powietrza. Tak.

Dyrektor departamentu MKiŚ Agnieszka Sosnowska:

Bardzo dziękuję za to pytanie. Bardzo celne i bardzo interesujące spostrzeżenia. Myślę, że one się też pojawiały nam, bo... Patrzymy na Ministerstwo Klimatu i Środowiska, pamiętając, że jesteśmy trochę sercem, taką starą częścią środowiskową i klimatyczną. Ale mamy też dział energii, więc patrzymy na to myślę, że bardzo kompleksowo i jeśli spojrzeć wprost na to, czym my się zajmujemy, czyli oceną jakości powietrza i jakością powietrza, to tam w ocenie jakości powietrza omawianych jest 13 zanieczyszczeń, ich wpływ na zdrowie ludzi, na środowisko, na rośliny, bo to w takim układzie jest, na organizmy żywe. 13 zanieczyszczeń, natomiast dwutlenek węgla tak jest traktowany jak zanieczyszczenie klimatyczne i to, co przedstawiałam dzisiaj... Jakby nie ma takiego aktu prawnego, który jednocześnie pokazywałby najlepsze działania i najlepszy sposób, jak jakość powietrza, emisje do powietrza i aspekt klimatyczny połączyć w jedno i osiągnąć za jednym zamachem najlepszy cel. I w najlepszy sposób, najtańszy, najbardziej optymalny, więc to jest absolutnie trudny i skomplikowany proces. Natomiast dostrzegamy przede wszystkim... Bo z jednej strony też jesteśmy optymistami, jeśli chodzi o realizację... Wierzimy w to, że ambitne zadania dotyczące rozwoju elektromobilności, w którą są inwestowane i działania legislacyjne, i finansowe, które promujemy i wprowadzamy, jednocześnie będą poprawiać jakość powietrza i ograniczać emisję gazów cieplarnianych, więc to jest kierunek, który realizujemy. Natomiast wyważenie działań, przekierowanie ich... Tak, jak przedstawiłam państwu, jednokierunkowo, nie jest łatwe. Co do... Czyli kwestia ambitności realizowanych działań.

Natomiast przygotowując stanowisko rządu, przedstawiając je i dążąc do jak najlepszego przygotowania rozporządzenia, braliśmy też przede wszystkim możliwości społeczeństwa, możliwości polskiej gospodarki, zachowanie swobody i te elementy bardzo mocno zostały odzwierciedlone w tym dokumencie. Na tyle mocno, na ile się tylko nam udało, bo to jest dla nas wyznacznik. Oczywiście jak to wszystko połączyć, żeby osiągnąć najlepszy cel najszybciej – myślę, że to jest pytanie na tak potężną dyskusję, której ja się bardzo nie podejmuję.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie przewodniczący, proszę się przedstawić.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Metalowców i Hutników w Polsce Mirosław Grzybek:

Dzień dobry, Mirosław Grzybek, przewodniczący Federacji Metalowców i Hutników w Polsce, centrala związkowa OPZZ.

Szanowni państwo, jako strona społeczna, jako związkowcy, jesteśmy oczywiście za poprawą klimatu, poprawą jakości powietrza, pod tym wszystkim, co się kryje w założeniach Zielonego Ładu. Ale jako związkowcy, którzy prowadzą działalność w zakładach motoryzacyjnych, jesteśmy troszeczkę przerażeni perspektywą 2035 r., ponieważ według naszych szacunków, w tej chwili, obecnie, w zakładach motoryzacyjnych, bezpośrednio zatrudnionych przy produkcji silników spalinowych pracuje ok. 30 tys. pracowników. Jeżeli weźmiemy,

że jeden pracownik, zatrudniony bezpośrednio w produkcji, generuje cztery miejsca wokół produkcyjnych, to mamy zatrudnienie rzędu 120 tys. pracowników, którzy do 2035 r. mogą zniknąć z naszej polskiej gospodarki, prawda? Tak że tym jesteśmy przerażeni. Już mieliśmy pierwszy sygnał... Mamy. Ponieważ firma, czy grupa samochodowa z Tajlandii, która jest właścicielem fabryki silników spalinowych w Bielsku, ograniczyła produkcję i z 800 pracowników zatrudnionych 300 osób musi odejść w ramach zwolnień grupowych. I tu jeżeli chodzi o ograniczenie produkcji, to jeszcze pół biedy, ale głównym motywem, który podano z Tajlandii stronie związkowej, to jest właśnie to, że perspektywa 2035 r., brak emisyjności... Zerowa emisyjność silników spalinowych i również zakaz rejestracji samochodów po 2035 r.

Tak że jesteśmy przerażeni, bo ten proces się już, proszę państwa, zaczął. Jesteśmy... Tu mamy tylko 12 lat, ale w ciągu tych 12 lat, tak jak powiedziałem, ok. 120 tys. miejsc, dobrze płatnych, zostanie zlikwidowanych. Jeżeli, powiedzmy, nie będą mieć jakichś programów restrukturyzacyjnych, czy pomocy ze strony państwa, w stosunku do tych zakładów i zachęt. Bo wówczas duże koncerny wycofają się z produkcji silników spalinowych w Polsce i przeniosą tę produkcję, nie wiem, może do siebie... Ponieważ, żeby też państwo wiedzieli, że ta produkcja silników elektrycznych wymaga o ok. 30–40% mniej pracochłonności, mniej zatrudnienia i mniej elementów w to wszystko wchodzi. Tak że będzie możliwość taka, że te silniki będą powstawać w Niemczech, we Francji. Może w Niemczech, czy we Włoszech, natomiast nie będą powstawały w Polsce.

Tutaj pojawia się takie pytanie do strony rządowej, czy mamy jakiś program, czy jesteśmy w stanie przygotować się...? Zachęty dla producentów przede wszystkim. Czy ewentualnie, nie wiem, przekwalifikowanie się tych pracowników... Bo ja wiem, że to jest jeszcze 12 lat, część pracowników odejdzie naturalnie na emerytury, na renty, ale jeszcze kwestia zostaje – ci młodzi, którzy będą przychodzić do tych fabryk i nie będą mieć perspektywy, bo w pewnym momencie nastąpi w ogóle likwidacja. Zresztą już w tej chwili w Bielsku się mówi... Koledzy mi też sugerują, że „Mirek, słuchaj, ale za dwa lata może być ta fabryka przestanie istnieć i kolejnych 500 osób zostanie zlikwidowanych”. O tym się głośno nie mówi, ale taka perspektywa, proszę państwa, może być, że te po prostu będą... Z Polski się będą wycofywać producenci silników spalinowych, a nie mamy żadnej do tej pory jakiejś takiej namiastki, że cokolwiek zostanie utworzone. Wiem, że rząd miał tę perspektywę miliona samochodów elektrycznych w Jaworzu. Ale tutaj też może taka sugestia, być może w ramach budowy tej fabryki, grupa ta przejmie fabrykę silników i będzie tworzyć silniki elektryczne w Bielsku, bo to też jest taka... Mamy infrastrukturę, mamy halę, mamy możliwości, mamy kulturę, mamy pracę. Jesteśmy więc otwarci na takie, powiedzmy, propozycje.

Ale proszę państwa, chciałem się uświadomić, zapytać pani dyrektor, czy jest jakiś program, czy jest jakaś restrukturyzacja, czy jakieś światło w tunelu, bo, tak jak mówię, możemy... Oczywiście dziękuję pani minister Moskwie, że powiedziała w Brukseli, że jest przeciwna temu, jako Polska się sprzeciwiła, ale mimo wszystko, to gdzieś będzie ta perspektywa. Jeżeli nie wypracujemy wspólnego stanowiska na forum europejskim, to ten 2035 r. przyjdzie i faktycznie dojdzie do tego, że w pewnym momencie nie będzie dalszej możliwości prowadzenia działalności gospodarczej.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Dyrektor departamentu MKiŚ Agnieszka Sosnowska:

Bardzo dziękuję za to pytanie.

Po prostu zupełnie nie potrafię odnieść się do zagadnień związanych z sytuacją biznesową, finansową, firm, spółek, czy to są korporacje, czy to są... Bo tutaj, w tym zakresie to informacji nie posiadam, myślę, że Ministerstwo Rozwoju i Technologii, może Ministerstwo Finansów bardziej posiadałoby informacje.

Natomiast chciałam zwrócić uwagę na kilka faktów. Przedstawiając rozporządzenie, wspomniałam wyraźnie, że rozporządzenie dotyczy zobowiązania na producentów pojazdów wprowadzanych na rynek unijny, więc wydaje się, że to jest wyłącznie decyzja biznesowa, korporacyjna, czy producenci będą produkowali pojazdy, silniki,

o konwencjonalnym napędzie, na rynek unijny – i powiedziałam, że to jest kwestia jakiejś opłaty, która jest nieatrakcyjna. Ale w mojej opinii to też jest decyzją korporacyjną, biznesową, czy produkcja pojazdów na terenie Unii, które są sprzedawane, poza Unią rejestrowane. Tutaj to rozporządzenie nie wychodzi poza ten obszar. Ale przestrzeń na prowadzenie biznesu i decyzje biznesowe są nadal w korporacjach produkujących, więc tutaj takie trochę niedopowiedzenie powstało. Ja podkreślałam ten aspekt, pozwałam sobie jeszcze raz na to wskazać.

Wspomniałam też o tym, że zmienia się park maszyn, park pojazdów, którzy Polacy użytkują. Spodziewamy się przeniesienia pojazdów o konwencjonalnym napędzie, starszych, do Polski... Nie tylko do Polski, ale, powiedzmy, do środkowo-wschodniej części Unii. To znaczy, że te pojazdy będą użytkowane. Zapewne w tej sytuacji one mogą być użytkowane dłużej niż byłyby użytkowane w dotychczasowych warunkach, więc potencjał na prowadzenie działalności biznesowej i utrzymanie ich w sprawności jest nadal, więc to takie nie jest też zerojedynkowe, że wprowadzenie samochodów elektrycznych powoduje całkowicie odejście, zupełnie inną, kosmiczną technologię i uniemożliwienie wszystkim gałęziom gospodarki... Przemysłu motoryzacyjnego, czy wokół przemysłu motoryzacyjnego funkcjonowanie – więc tutaj też to decyzje raczej biznesowe.

Natomiast, co do... I tych decyzji nie narzuca Unia, to są decyzje korporacyjne, do producentów, przez producentów i trudno powiedzieć, żeby tutaj w tę swobodę rząd wchodził i nakazywał, natomiast, czy będą jakieś programy, w jaki sposób będzie... Czy będzie i w jaki sposób będzie ewentualnie wsparcie ze strony rządu – myślę, że więcej będziemy wiedzieli po roku 2026, czy w 2026 r., wtedy, kiedy nastąpi ten przegląd, o którym wspomniałam. Zwróciłam uwagę na to, że rynek pojazdów... Właśnie, to jak faktycznie są wprowadzane pojazdy, w których krajach, jak społeczeństwo to odbiera, jak dźwiga ten ciężar albo ten przywilej, bo to też jest przywilej i swoboda możliwości wyboru pojazdu o takim napędzie wciąż jeszcze, na jaki jest nas stać. I wreszcie, jak wygląda rynek pojazdów używanych. Myślę, że to też będzie ważną informacją, którą będzie rząd brał pod uwagę programując pewne działania. Natomiast na dziś nie mam żadnych informacji, co do tych programów.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo dziękuję, pani dyrektor.

Mam taką prośbę. W związku z tym, że pytanie było kierowane do pani, jako do przedstawiciela strony rządowej, nie tylko jako dyrektora departamentu – mam taką gorącą prośbę, żeby przekierować to pytanie do Ministerstwa Rozwoju i Technologii, tak jak pani dyrektor zasygnalizowała, z prośbą o udzielenie odpowiedzi albo do nas, do sekretariatu Komisji, albo bezpośrednio do Federacji Związków Zawodowych „Metalowcy”, albo tu i tu, tak, żeby, rozumiem, związkowcy, pracownicy zrzeszeni w branży, wiedzieli co ich po prostu czeka.

Pan poseł Gaża chciał jeszcze uzupełnić tutaj. Bardzo proszę.

Posel Grzegorz Gaża (PiS):

Znaczy, tu nie mówimy tylko teoretycznie o 120 tys. osobach, które ucierpiałyby wskutek tych zmian. Bo mówimy jeszcze o licznych warsztatach samochodowych, które zajmują się albo serwisowaniem tych samochodów, albo wymianą oleju, ewentualnymi naprawami, które już są dużo rzadszą czynnością niż to było w latach osiemdziesiątych. Ale mówimy... To jest co najmniej rzesza ponownie 120 tys., ale sądzimy, że dużo wyższa, więc ten problem jest dużo głębszy niż się może wydawać, jeżeli chodzi o rynek pracy.

Jeżeli chodzi o same inwestycje, proszę popatrzeć, coś się kończy, coś się zaczyna, nie? Niestety, tak jak tu pani dyrektor powiedziała, że to są pewne decyzje korporacyjne. Ale zmieniła się też nam sytuacja, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo nasze, mamy za granicą wojnę, więc tutaj naszą rolą jest, żeby zwiększyć u siebie zbrojenie i widzę to jako dość dużą szansę tutaj, jeżeli mówię o zakładzie w Bielsku-Białej. Jestem z tych okolic, więc na pewno o to zabiegamy, żeby na pewno tam została jakaś produkcja, która mogłaby

zapewnić tam i miejsca pracy, ale zarazem wykorzystać potencjał tego zakładu, bo to nie jest bagatelne.

To jeżeli mówimy o samochodach elektrycznych. Jeszcze pozostanie cała gama silników, które są w pojazdach specjalistycznych, niekoniecznie do celów komunikacyjnych, ale tak jak pan zauważył to będzie wąskie grono fabryk, najczęściej blisko siedzib... W każdym razie w krajach, w których są siedziby korporacji i niestety, ten czas dla nas upływa w niezbyt dobrą stronę, dlatego myślę, że inwestycje w rozwój Jaworzna... Może nam dać szansę, żebyśmy chwycili troszeczkę oddechu, gdzie mamy ogromną liczbę osób zatrudnionych, w ogóle w całym sektorze samochodowym, więc to jest też ta praca, którą musimy wykonać i możemy się obrażać, ale musimy walczyć też o to, żebyśmy mieli udział w tych zmianach i podążać za nimi.

Jeżeli chodzi o... Może na tę chwilę tyle, żeby to było w odpowiedzi na pana pytanie.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, też proszę o przedstawienie się.

**Przedstawiciel Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych
Paweł Misierewicz:**

Dzień dobry, Paweł Misierewicz, Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Ja tutaj ad vocem do obydwu panów przewodniczących – to znaczy problem jest jeszcze większy, to nie tylko warsztaty, nie tylko producenci silników spalinowych, ale również np. cała część... Producenci układów wydechowych do samochodów, których nie mamy, więc tu możemy mnożyć. Tak naprawdę się ta liczba miejsc pracy będzie mnożyć, według danych CLEPA, czyli europejskiego stowarzyszenia producentów części motoryzacyjnych, w całej Europie strata miejsc pracy będzie wynosić ok. 250 tys. miejsc pracy, oczywiście strata będzie większa, jednak odejmujemy tutaj miejsca, które zostaną zastąpione, nie wiem, w np. produkcji baterii do samochodów elektrycznych. Strata całkowita 250 tys. miejsc pracy w Europie, u nas oceniamy na co najmniej ok. 50 tys. – my. Ale tutaj nie mogę się podeprzeć aż takimi szczegółowymi danymi, jak CLEPA. To tak ad vocem.

Mam również dwa pytania tutaj, do ministerstwa. Pierwsze, czy my również moglibyśmy prosić o przesłanie odpowiedzi, o którą prosił pan przewodniczący, również do nas, do stowarzyszenia?

I drugie pytanie, dotyczące zakazu rejestracji samochodów spalinowych. My tutaj mówimy przede wszystkim o zmniejszeniu emisji gazów wydobywających się w wyniku spalania paliw. Ale czy również będzie tutaj brane pod uwagę podejście zaproponowane przy normie Euro 7, to znaczy emisje powstające ze zużycia klocków hamulcowych oraz ze zużycia opon?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Pani dyrektor, czy będzie pani chciała...?

Dyrektor departamentu MKiŚ Agnieszka Sosnowska:

Tak, bardzo dziękuję.

Oczywiście, co do materiału, który przez Ministerstwo Rozwoju i Technologii zostanie przygotowany – do dyspozycji pana przewodniczącego.

Natomiast co do kwestii emisyjnych. Rozporządzenie... To rozporządzenie dotyczące ograniczania emisji CO₂ z samochodów mówi wyłącznie o komorze spalania i ograniczaniu emisji wyłącznie wprost z tej jednostki napędowej. Oczywiście wiem, że to jest jakieś tam przeniesienie między wytwórcą energii, natomiast wiadomo, że instalacje przemysłowe, nawet w konwencjonalny sposób wytwarzające energię, podlegają dużo ściślejszym reżimom i mają inne możliwości ograniczania emisji, więc sumarycznie to jest walor.

Natomiast, jeśli chodzi o pozostałe zanieczyszczenia, które przy okazji użytkowania samochodów są generowane, bo wspominałam m.in. o pyle, bo to wiadomo, że pył

pochodzi i z części eksploatacyjnych samochodu, ale też spowodowany jest ścieraniem nawierzchni. Stąd ten pył PM10, PM2,5 się wzbudza i wpływa na emisję. Nie wiem, czy szczęśliwie – nieszczęśliwie, ale tego rozporządzenie nie dotyczy. Natomiast oczywiście już norma Euro 7... Informacje o jej wprowadzeniu, jako pośrednim rozwiązaniu, między wejściem w życie faktycznie tego rozporządzenia w roku 2035, a dotychczasową, bodajże z 2014 r., normą Euro 6 jest przygotowywane i być może będzie procedowane, to ono, owszem, miało w intencji poszerzyć katalog zanieczyszczeń i miejsc, z których jest to emitowane poza silnik, ale tutaj prace są absolutnie jeszcze w bardzo wczesnym stadium, więcej informacji nie posiadamy.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo dziękuję.

I bardzo proszę, tutaj pan również zgłaszał się do dyskusji.

Przedstawiciel Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Jacek Mizak:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Jacek Mizak, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych.

Chciałem tutaj dodać kilka komentarzy do tego, co powiedziała pani dyrektor i była też... Kilka wypowiedzi, żebyśmy wiedzieli może, o czym dyskutujemy.

Najpierw tak faktograficznie. Na Radzie Europejskiej przyjęto rozporządzenie, znaczy zaakceptowano rozporządzenie bez zmian. Tam nie wprowadzono żadnych zmian w porównaniu do tego, co wyszło z trilogu. Natomiast rzeczywiście w preambule... Zarówno w preambule, jak i w oświadczeniu złożonym przez Komisję, znajdziemy informację, że Komisja została zobowiązana i zadeklarowała się do podjęcia prac na temat niezbędnych regulacji, które umożliwią rejestrację pojazdów spalinowych po 2035 r., pod warunkiem, że będą one zasilane wyłącznie e-paliwami, więc do rozwiązania są dwa problemy. Pierwszy, taki homologacyjny, czyli ustalenie tych standardów technicznych dla takich samochodów, ponieważ muszą być określone pewne standardy – to jest ten dialog ekspercki, o którym pani dyrektor wspominała. Ale również zaprojektowanie tak systemu dystrybucji paliw, który właśnie uniemożliwiłby tankowanie paliw tradycyjnych pojazdom wyprodukowanym po 1 stycznia 2035 r. O ile te standardy techniczne, umożliwiające homologację pojazdów, nie wydają się jakimś karkołomnym zadaniem, o tyle zapewnienie szczelnego systemu dystrybucji e-paliw po roku 2035, moim zdaniem, jest dużym wyzwaniem, nie tylko technologicznym, ale przede wszystkim wdrożeniowym.

To bardzo dobrze, że polska delegacja dba o kondycję finansową swoich obywateli i chciałaby, żeby te rozwiązania, które są przyjmowane, również technologiczne, nie powodowały ograniczonego dostępu Polaków do środków transportu, w tym do samochodów prywatnych. Ale to trochę jest tak, że jak spojrzymy w tej chwili na to, czy w Europie droższe jest w tej chwili posiadanie pojazdu spalinowego czy elektrycznego, to w większości państw europejskich w tej chwili całkowity koszt użytkowania pojazdu elektrycznego już jest niższy niż całkowity koszt użytkowania pojazdu spalinowego, zwłaszcza w przypadku aut flotowych, ponieważ... Tak, jak w państwach zachodnich, to tak mniej więcej jest 60% nowych rejestracji w kraju i to są auta flotowe, o tyle w Polsce mamy trochę inną sytuację, 3/4 pojazdów, które są po raz pierwszy zarejestrowane u nas na rynku, to są pojazdy flotowe, więc tutaj rynek nowych pojazdów jak gdyby kształtują zakupy flotowe i Polska jest chyba już w tej chwili jedynym krajem w Unii Europejskiej, który kompletnie nie widzi tego, że pojazdy spalinowe są free riderem, czyli praktycznie posiadacze tych pojazdów nie ponoszą kosztów związanych z zanieczyszczeniem i powietrza, i emisją dwutlenku węgla do atmosfery, dzięki czemu ten pojazd elektryczny nadal jest w Polsce w eksploatacji nieco droższy. Taki dobry przykład – np. to, że pojazdy spalinowe emitują dwutlenek węgla, to nie stanowi tajemnicy i nikt z tego tytułu nie ponosi żadnych opłat, prawda? Znaczący, symboliczny. Natomiast pojazd elektryczny, który korzysta z energii w polskim systemie elektroenergetycznym, ten prąd jest opodatkowany, to znaczy dwutlenek węgla, który jest wyemitowany podczas procesu produkcji energii elektrycznej – trzeba zakupić uprawnienia do emisji, więc te koszty posiadacze pojazdów, które korzystają z emisyjnej energii elektrycznej, ponoszą, więc tutaj też prosba do strony rządowej, żeby rozpocząć prace nad jakąś reformą podatkową,

jeśli chodzi o środki transportu, żeby rzeczywiście te efekty środowiskowe lepiej uwzględnić.

Bardzo dobrze, że pani dyrektor wspomniała też, że wprowadzanie na rynek to jest nie to samo, co produkcja. Oczywiście to nie jest zakaz produkcji czy części do pojazdów spalinowych, czy silników, czy całych pojazdów spalinowych na obszarze Unii Europejskiej, tylko zakaz wprowadzania na rynek, więc oczywiście będą producenci, którzy utrzymają linię produkcji pojazdów spalinowych czy silników spalinowych, z przeznaczeniem na rynki zewnętrzne, gdzie takich ograniczeń nie będzie. Zresztą są już deklaracje, np. Renault już zadeklarowało, że właśnie linia Dacia to będzie ta, która będzie do końca oferowała pojazdy spalinowe, nawet po 2035 r. na rynki trzecie.

Szkoda, że zostaliśmy sami na tym głosowaniu, jako jedyni przeciw, ponieważ rzeczywiście jest problem z dystrybucją... O ile nie ma problemu z tym celem w zakresie obniżenia emisji, to mamy problem z dystrybucją tych pojazdów na obszarze Unii Europejskiej. Nie bardzo mamy instrumenty prawne, żeby wymusić na producentach, żeby te udziały były równe na każdym rynku, żeby te fajne, dobre warunki finansowe, oferowane na rynkach bardziej rozwiniętych pod względem elektromobilnym były też u nas. Ponieważ jest swoboda przepływu, więc trudno z naszej strony wprowadzić np. obowiązek w Polsce, żeby również obowiązkowo producenci wprowadzali jakiś udział pojazdów zeroemisyjnych. Ale to jest zadanie dla nas, to jest praca domowa dla nas.

Krótki komentarz do tego, co powiedziała pani posłanka Kurowska. Wbrew pozorom elektromobilność to jest dobra rzecz dla naszego systemu przesyłowego i dystrybucyjnego, ponieważ zwiększa autokonsumpcję i zmniejsza presję na sieci dystrybucyjne i przesyłowe, gdyż tej energii chociażby produkowanej z mikroinstalacji nie trzeba przysyłać, nie trzeba wprowadzać do systemu, tylko można ją zużyć na miejscu czy ładując pojazd elektryczny, czy też korzystając z samochodu elektrycznego jako z magazynu energii i paradoksalnie rozwój elektromobilności spowoduje zmniejszenie koniecznych nakładów na rozwój sieci przesyłowych i dystrybucyjnych.

Jeśli chodzi o bilans emisji samochód elektryczny versus samochód spalinowy w Polsce, bardzo chętnie się spotkam z panią posłanką, policzymy razem, jak to wychodzi, zobaczymy, który samochód czy spalinowy, czysty, benzynowy, dieslowski, czy hybrydowy, czy elektryczny – w efekcie jego użytkowania w Polsce spowoduje najmniejszą emisję. Bardzo chętnie, oferuję taką pomoc, na publicznie dostępnych danych, żadnych tajemniczych danych. Możemy to sobie policzyć i wtedy zobaczymy. Wyniki będą trochę inne niż pani posłanka oczekuje.

Problem rynku pracy – to jest problem. To jest problem, podobnie jak z każdą rewolucją produkcyjną, zmianą technologiczną, ponieważ to przewraca cały system, wajcha jest w drugą stronę przeciągnięta. Już trzeba o tym myśleć. Dzięki Bogu mamy te 12 lat, a nie 2. Rynek będzie się zmieniał, miejsca pracy też będą się zmieniać. Od tego nie uciekniemy, podobnie, jak nie uciekniemy od tego, że musimy naszą energetykę też przestawiać na inne technologie, tak jak motoryzację przestawiamy na inne technologie.

Kierunek jest już wyznaczony. Czy damy sobie radę? Z dobrą polityką restrukturyzacyjną, inwestycyjną powinniśmy sobie dać radę, tak jak spojrzymy na przykład na wartość naszego eksportu. Najbardziej cennym w tej chwili artykułem eksportowanym z Polski, w szeroko pojętym sektorze auto-moto, to nie są silniki spalinowe, to nie są gotowe pojazdy spalinowe, tylko to są baterie trakcyjne, które w ciągu kilku lat zdominowały eksport z Polski, są w tej chwili najcenniejszym naszym walorem w tym portfelu eksportowym. I w tym kierunku będzie szło. To nie tylko produkcja baterii, to również ich serwisowanie, ich recykling. To są nowe gałęzie, które się otwierają, perspektywy, ale potrzeba tej odpowiedniej polityki zachęt, żeby ten kierunek się dalej rozwijał.

Pani posłanka też wspomniała, że ponieważ jakość powietrza się poprawia, to czy jest sens w ogóle coś robić w transporcie. Oczywiście się poprawia, ale pani dyrektor też na pewno może parę słów powiedzieć, na horyzoncie czekają nas już nowe standardy jakości powietrza. Propozycja już leży na stole w zakresie dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, które mocno zbliżają się do rekomendacji WHO i to, co dzisiaj jest jeszcze akceptowalne, za dwa lata będzie nieakceptowalne, więc to nie

jest taki proces, który możemy zatrzymać i dzisiaj powiedzieć, że już jest... Jesteśmy poniżej tych poziomów krytycznych, jest dobrze, bo tu też się będziemy musieli mocniej postarać. Rzeczywiście te propozycje, które są zawarte w tej nowelizacji będą już bardzo dużym wyzwaniem dla nas, więc absolutnie, tak jak w każdym sektorze, również w sektorze transportu nie możemy spocząć na laurach – i próbować jednak ograniczać emisję. Zwłaszcza dwutlenku azotu, który jest zanieczyszczeniem wskaźnikowym.

Jeśli chodzi o emisję pyłów z opon i klocków – bardzo ważny temat, który będzie rósł, dotychczas mało rozpoznany, zarówno pod względem wpływu na nasze zdrowie, na pewno się będzie trzeba tym zająć, jak wyeliminujemy już emisję z rury wydechowej, pyłów, to tutaj rzeczywiście badania i rozwój powinny pójść mocno i regulacje w zakresie takiego składu mieszanki opon i takiej technologii hamowania, która zmniejszyłaby emisję pyłów. Tutaj elektryczny ma już na dzień dobry przewagę, mimo że są cięższe i trochę większa emisja z opon, o tyle w systemie hamowania mamy układ rekuperacyjny, który mocno odciąża właśnie okładziny hamulcowe na rzecz hamowania silnikiem elektrycznym.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo serdecznie dziękuję.

To jest niezwykle interesująca dyskusja...

Poseł Maria Kurowska (PiS):

Może tytułem... Bo mnie pan wywołał.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Dobrze, że są różne punkty widzenia, to nam poszerza horyzonty, daje nowe informacje. Szanowni państwo, już prowadzimy naszą podkomisję godzinę, więc powoli się będziemy musieli zbliżać do końca. Prosiłbym tylko takie zamykające wypowiedzi.

Bardzo proszę, pani poseł, później pan.

Poseł Maria Kurowska (PiS):

Oczywiście ja myślę, że ze względu na to, że to jest podkomisja o ograniczonym czasie, to nie będę się za długo rozchodzić. Natomiast parę razy mnie pan tutaj zahaczył, więc myślę, że temat jest wiele bardziej rozbudowany, bo chociażby: produkcja baterii, które wymagają użycia bardzo wielu pierwiastków ziem rzadkich, których mamy na naszej kuli ziemskiej też ograniczoną ilość. Nie mówiąc o tym, ile kosztuje wyprodukowanie tej baterii, bo przecież pan dobrze wie, że te pierwiastki otrzymuje się z ich rud, a przetopienie rudy – ile tam wtłacza się energii, aby w ogóle wytopić np. z rudy żelazo, stal czy też inne pierwiastki, czynniki, czy inne. W związku z tym to jest tak szeroka dyskusja. Dziękuję za zaproszenie na to spotkanie, ale ja bym tu oczekiwała czegoś innego, że wreszcie w Polsce naukowcy zajmą się tym tematem i ujmą go całościowo. Bo wycinkowo to sobie fajnie jest mówić, że, o, to elektryczne – nie emituje itd. Ale zanim ten samochód elektryczny zostanie wyprodukowany i ta jego bateria, która jest tym całym nieszczęściem, bo nie dosyć, że jest bardzo ciężka, nie dosyć, że już badania wskazują, że fale elektromagnetyczne, które wytwarza, bo musi wytwarzać, bo przecież wiemy, że tak to funkcjonuje – też mają bardzo negatywny wpływ na zdrowie człowieka. I teraz trzeba to wszystko zebrać, trzeba przedstawić różne punkty. Bo uważam, że samochód to jest osiągnięcie cywilizacyjne przecież. I teraz nagle my zaczynamy się cofać. Zaczynamy się cofać w rozwoju. Bo doskonale panowie wiedzą, że samochody elektryczne – nie będzie możliwe, aby ich zafunkcjonowało na rynku tyle, ile jest spalinowych. To jest komfort życia człowieka dzisiaj – mieć samochód, dojechać do pracy, w ogóle mieć tę pracę, tak, jak pan tutaj słusznie podnosi. Bo przecież – co my sobie postawiliśmy za cel? I nad tym się zastanówmy. Bo ja widzę, że jakieś wyimaginowane przez urzędników brukselskich wskaźniki postawiliśmy sobie za cel i mamy dążyć do tych wskaźników, i nie patrzymy na człowieka. Przepraszam, przecież wszystko, co robimy na tej ziemi powinniśmy robić z myślą o człowieku, o tym, aby jemu się lepiej żyło, aby mógł spełniać się we wszystkich swoich rolach i rodzinnych, i zawodowych, i społecznych. To ma być celem a nie wskaźniki, które my tak bardzo śrubujemy, śrubujemy, tutaj jeżeli chodzi o cywilizację,

a tymczasem przychodzi jeden zwyczajny wybuch wulkanu i okazuje się, że to wszystko, co myśmy tak śrubowali, cofaliśmy się w rozwoju, po to, żeby jakieś wskaźniki uzyskać, za chwilę bierze w łeb, bo po prostu tyle jest tam podczas takiego wybuchu nie tylko cząsteczek stałych, jak te pyły, PM10, PM2,5, czy inne, ale również i dwutlenku węgla, i tlenków azotu, i tego wszystkiego, co tworzy naszą atmosferę. I dlatego też uważam, że to jest jakieś szaleństwo, pójście właśnie poza wizję człowieka, któremu się lepiej, spokojniej, piękniej żyje na tej planecie. Tylko życie dla osiągnięcia jakichś wskaźników. Czy z tego tylko mamy czerpać satysfakcję? Za chwilę nam się zaproponuje, bo już się proponuje robactwo jeść, dlatego, że, co? No, bo rolnictwo jest, prawda, emisyjne, więc będziemy po prostu staczać się cywilizacyjnie i to jako Europa, bo przecież gdzie indziej takich pomysłów nie ma. To Europa. I Unia Europejska, i urzędnicy brukselscy mają tak bujną wyobraźnię, fantazję i próbują nas wpłatać w jakieś rozwiązania, które nie będą przyczynkiem do rozwoju ludzkości, ale wręcz do zagłady.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Myślę, że część z tych tematów to już na Komisję Rolnictwa i Rozwoju Wsi bardziej się nadaje niż na naszą podkomisję.

Ale bardzo proszę, pan jeszcze prosił o głos.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS) Adam Małyszko:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów.

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, pani dyrektor, chciałem zadać jedno pytanie odnośnie do możliwości rejestracji pojazdów używanych po 2035 r. Rozumiem, że te, które są zarejestrowane na terenie Unii Europejskiej, będzie swobodny przepływ i również będą mogły być rejestrowane w Polsce. Natomiast w tym rozporządzeniu, ale też i z pani wypowiedzi nie wynika, co z samochodami używanymi spoza Unii, czy tu nie będzie jakichś przemysłów, żeby zablokować napływ tych samochodów, a na pewno już tych wyprodukowanych po 2035 r., które staną się używanym pojazdem? I to jest pytanie.

Natomiast co do poprawy jakości powietrza, to chciałem powiedzieć, że w bardzo dużym stopniu, wbrew opinii wielu osób, nawet i tu siedzących, to przyczynił się import samochodów używanych. Dlaczego? Dlatego, że my kasujemy pojazdy w tej chwili, ok. 1 mln rocznie, nawet może więcej, z tym, że legalnie niecałe 500 tys., a nielegalnie – ponad 500 tys., to jest odrębny problem, w wieku średnim 22 lat. Czyli społeczeństwo jeździ takimi pojazdami i co roku przekazuje do tego demontażu ok. 1 mln. Natomiast ci, którzy sprowadzają pojazdy, sprowadzają je w średnim wieku ok. 12 lat. Park jest odmładzany o 10 lat przez co te pojazdy mają lepsze normy emisyjne i jakość powietrza się poprawia. Oczywiście na rynku krajowym jeździ w tej chwili... Znaczący, jeździ – zarejestrowanych jest ok. 40 mln pojazdów, z tego faktycznie jest ok. 25 mln, bo 15 mln to są martwe dusze. I bardzo duży procent tych pojazdów niestety, jeździ bez katalizatora, dlatego, że katalizator został ukradziony lub zamieniony na inne urządzenie, które tej emisji nie zatrzymuje. To wiedzą państwo z przekazów medialnych, a my wiemy z kolei ze stacji demontażu, że co drugi samochód trafia bez katalizatora, a ten katalizator powinien być lub z jakąś rurką, czy takim zamiennikiem, który absolutnie nie spełnia tych norm. I występowaliśmy 1 grudnia 2020 r. do pana ministra Kurtyki, ażeby wprowadzić pewne ograniczenia przy sprzedaży tych katalizatorów w tzw. punktach skupu złomu, żeby tam wpisać w rozporządzeniu... To jest drobny zapis, ażeby ten, który przekazuje, w ramach obowiązku przekazywał również pochodzenie tego katalizatora, który, z jakiego pojazdu pochodzi, nr VIN, nr rejestracyjny. To leży u pana ministra już od 1 grudnia 2020 r. Pokiwano nam głową, że fajny pomysł, ale to dla pana ministra ozdoba – ukradziono katalizator, mnie też to dotyczyło. Ale to leży i to rozwiązanie nie zostało wprowadzone. Tak że w mojej ocenie powinniśmy się skupić na tym, żeby jak najdłużej utrzymać... To, co poparła strona polska w Brukseli, czyli jak najdłużej utrzymać pojazdy spalinowe dla

ochrony rynku pracy, tych wszystkich pracowników, którzy tłumiki wymieniają, klocki hamulcowe, oleje itd. I udrożnić, ułatwić tym, którzy sprowadzają samochody z zagranicy, ażeby mogli sprowadzać z lepszą normą. Bo te samochody spalinowe w Europie niedługo się skończą. Tam ten proces wymiany następuje szybko. Te pojazdy wyjeżdżają w tej chwili w dużych ilościach na Ukrainę, do innych krajów, gdzie w ogóle nie ma tam mowy o jakichś normach. I jeżeli zablokujemy sobie tutaj napływ samochodów z dość dobrą normą, Euro 5, Euro 6, to strzelimy sobie w kolano. Nie stać obywatela, żeby przesiadł się błyskawicznie z samochodu, który ma 22 lata na samochód, który jest samochodem nowym, elektrycznym. Nie ma takiej opcji po prostu. I nawet gdybyśmy wyprodukowali w Polsce ten milion samochodów, to i tak takie coś nie nastąpi, dlatego trzeba tutaj rozważyć do tego podejść i nie blokować napływu używanych, a wręcz odwrotnie, to będziemy mieć dość długo ten park zachowany i poprawiając też jakość oczywiście powietrza przy okazji.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, powoli tutaj kończymy, mam taką prośbę do sekretariatu, żebyśmy wystąpili do ministerstwa bezpośrednio albo za pośrednictwem pani dyrektor w sprawie tych katalizatorów, tego pisma i odpowiedzi na ten wniosek, który tutaj państwo przedłożyli. Wydaje się, że to jest bardzo interesujące zagadnienie i warto byłoby poznać oficjalne stanowisko ministerstwa w tej sprawie.

I druga rzecz to... Już tutaj wyjaśniliśmy w międzyczasie, w czasie trwania naszej podkomisji, że wystąpimy w imieniu podkomisji z prośbą o udzielenie odpowiedzi na to pytanie, które pan przewodniczący związku zawodowego „Metalowcy” zadał.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie...

Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS) Adam Małyszko:

Uklony jeszcze o to pytanie o zagranicę, spoza Unii. Może pani dyrektor odpowiedziałaby...

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

A, bardzo proszę.

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu MKiŚ Agnieszka Sosnowska:

Bardzo dziękuję.

Jeżeli dobrze zrozumiałam pytanie. Powiedziałam, że rozporządzenie dotyczy obowiązków dla producentów odnośnie do wprowadzania do obrotu na terenie Unii pojazdów. No i ich emisyjności już w poszczególnych latach. Czyli de facto możliwości rejestracji pojazdów. Natomiast powiedziałam, że pojazdy używane, czyli już rejestrowane w Unii oczywiście mogą być przedmiotem obrotu i na terenie całej Unii, i oczywiście te, które są w Polsce – na terenie Polski. Natomiast to rozporządzenie też nie dotyczy możliwości sprowadzania pojazdów spoza obszaru Unii w tym okresie, w którym ono obowiązuje, więc to zupełnie jest poza zakresem tego rozporządzenia i nie odnotowujemy, że to rozporządzenie może zablokować tego typu działalność, tak jak było podnoszone... To jest możliwość... Swoboda przepływu towarów w ramach przepisów Światowej Organizacji Handlu nawet, więc to jest dosyć szerokie. Natomiast odnośnie do zachowań klientów, konsumentów, to tutaj nie jestem w stanie się odnieść, jak to będzie wyglądało.

Przewodniczący poseł Przemysław Koperski (Lewica):

Szanowni państwo, niniejszym zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad.

Dziękuję wszystkim za udział w obradach i zamykam posiedzenie naszej podkomisji.