

Sejm skierował projekt ustawy o elektromobilności do komisji

data aktualizacji: 2018.01.10



Fot. Wikimedia Commons

Pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych odbyło się we wtorek 9 stycznia br. w Sejmie. Projekt, z poparciem wszystkich klubów, został skierowany do komisji: infrastruktury oraz energii i skarbu. Relacja Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych ORPA.PL, powołanego przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.

Uzasadnienie projektu ustawy przedstawił wiceminister energii Michał Kurtyka. Stwierdził, że celem wprowadzenia ustawy jest stymulowanie wzrostu elektromobilności oraz paliw alternatywnych w Polsce.

- Transport oparty o energię elektryczną jest nowym, szybko rozwijającym się trendem, który obejmuje coraz więcej krajów, a rynek elektromobilności pozwala na wykreowanie nowych rozwiązań oraz nowych modeli biznesowych – mówił wiceminister. Jego zdaniem, ustawa pozwoli na przyspieszenie rozwoju gospodarczego kraju i pozytywnie wpłynie na ochronę środowiska naturalnego, w szczególności w aglomeracjach miejskich.

Wiceminister podkreślił, że ustawa o elektromobilności stanowi jeden z instrumentów rządowych w zakresie starań o poprawę stanu środowiska. Akt stanie się impulsem do budowania infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych, a w konsekwencji zmiany struktury paliw zużywanych w transporcie w kierunku paliw alternatywnych, charakteryzujących się znacząco niższymi emisjami.

Michał Kurtyka wskazał trzy znaczące zalety rozwoju elektromobilności i paliw alternatywnych. Po pierwsze jest to cywilizacyjna i biznesowa rewolucja. W wyniku przyjęcia ustawy nastąpi wzrost innowacyjności przedsiębiorstw i rozwój badań nad nowymi

technologiami.

- Rozwiązania biznesowe i technologiczne związane z elektromobilnością będą korzystne zarówno dla polskiej energetyki, dla rozwoju sektora transportu, jak i dla branży przemysłowej, w szczególności samochodowej, przedsiębiorstw telekomunikacyjnych i teleinformatycznych. Ustawa stworzy szanse dla najbardziej przedsiębiorczych i najbardziej kreatywnych Polaków, aby wpisać się w trend zmian technologicznych zachodzących globalnie. Już dziś w dziedzinie elektromobilności możemy pochwalić się wieloma polskimi markami znanymi i cenionymi zarówno w Europie, jak i na świecie – mówi Michał Kurtyka.

Po drugie, ustawa poprawi bezpieczeństwo energetyczne Polski. Wybór elektromobilności jest wyborem strategicznym. 97 proc. ropy naftowej zużywanej w naszym kraju pochodzi z importu. W związku z tym rok rocznie z polski jest transferowane od 0,2 do 0,4 proc. polskiego PKB. To wydatki na poziomie 10-20 mld dolarów rocznie. Polska nie ma przy tym wpływu na zmiany cen ropy naftowej.

- Poprzez rozwój elektromobilności zmniejszymy nasze uzależnienie od importu ropy i zwiększymy bezpieczeństwo energetyczne – zapewniał wiceminister energii.

Po trzecie, ustawa znacząco wpłynie na poprawę jakości powietrza w miastach. W Warszawie 63 proc. zanieczyszczeń pochodzi z transportu.

Wiceminister Kurtyka dodał, że w dialog i konsultacje związane z ustawą włączyło się bezpośrednio ponad 100 instytucji. Uzyskano ponad 1 000 stron uwag. Według słów przedstawiciela resortu energii, w wyniku tego procesu „ambicja elektromobilności staje się ambicją, która jednoczy nas wszystkich”.

Swoje oświadczenia wygłosili także przedstawiciele klubów i kół parlamentarnych. Piotr Król z Prawa i Sprawiedliwości podkreślił, że rynek paliw alternatywnych w Polsce jest we wstępnej fazie rozwoju, a konieczna infrastruktura nie jest w wystarczający sposób rozbudowana. Jego zdaniem, z uwagi na fakt, że rynek elektromobilności jest nowym rynkiem, zasady jego funkcjonowania powinny zostać uregulowane. Klub parlamentarny PiS wniósł o skierowanie projektu do dalszych prac.

Zdzisław Gawlik z Platformy Obywatelskiej powiedział, że ustawa „jest niczym zbiór pobożnych życzeń”. Jego zdaniem, koszty rozwoju elektromobilności przerzucono na barki obywateli i jednostek samorządu terytorialnego. Wskazał, że skala zachęt jest niewystarczająca, żeby przejść od marzeń do ich realizacji. Według Gawlika, celem ustawy jest „restaurowanie energetyki opartej na węglu”, z uwagi na fakt, że projekt premiuje samochody napędzane energią elektryczną, spychając pojazdy zasilane gazem i wodorem na dalszy plan. Klub PO wniósł o przekazanie projektu ustawy do dalszych prac legislacyjnych.

Piotr Cieśliński z Platformy Obywatelskiej, stwierdził, iż fakt procedowania ustawy cieszy, jednak wyraził zaniepokojenie brakiem przejrzystości poszczególnych zapisów, zwłaszcza finansowania infrastruktury. Jego zdaniem, realizacja założeń ustawy wymaga znacznie większego wsparcia finansowego ze strony państwa niż wskazano w projekcie. Dodał, że ważne jest opracowanie precyzyjnych regulacji, gdyż tylko w ten sposób można zapewnić długofalowy rozwój technologii elektromobilnych.

Krzysztof Sitarski z Kukiz '15 powiedział, że projekt ustawy dotyczy kwestii, które powinny być już dawno uregulowane w prawodawstwie polskim. Wskazał, że sam projekt ustawy „jest mniejszej objętości niż uzasadnienie”. W uzasadnieniu jest mowa o wodorze, tymczasem w projekcie nie uwzględniono stacji tankowania wodoru. Sitarski podkreślił, że przewidywane opłaty za wjazd do strefy czystego transportu staną się bardzo dużym obciążeniem dla osób, których nie stać na nowoczesne, drogie, niskoemisyjne samochody, zwłaszcza, że wskazane opłaty będą egzekwowane „w górnej granicy cenowej”. Poseł wniósł początkowo o odrzucenie projektu w całości w celu przedstawienia nowego projektu uwzględniającego przedstawione uwagi, jednak ostatecznie wniosek wycofał, twierdząc, że jest szansa na osiągnięcie porozumienia podczas prac w komisji.

Marek Sowa z Nowoczesnej powiedział, że mimo składanych wcześniej zapowiedzi rządu, po Polsce jeździ niespełna 1 000 samochodów elektrycznych, przy czym połowa z nich jeździła już dwa lata temu, a liczba stacji ładowania wynosi jedynie 50. Według niego, obowiązek budowy infrastruktury spadnie na sektor prywatny, a niezwykle istotne jest zaangażowanie sektora publicznego, m.in. spółek skarbu państwa i samorządów terytorialnych. Sowa wskazał, że rząd zamierza przeznaczyć na rozwój elektromobilności 18,5 mld zł. Stwierdził, że konieczne jest poszukiwanie alternatywnych źródeł wsparcia dla samorządów i wzmocnienie działań propopytowych. Jego zdaniem, ulga z akcyzy jest niewystarczającą zachętą, ponieważ 3 000 lub 4 000 zł nie będą kluczowym czynnikiem przy podejmowaniu decyzji o zakupie droższych samochodów niskoemisyjnych. Aby cele rządu zostały osiągnięte, katalog ulg i zachęt powinien być dużo większy. Klub Nowoczesnej opowiedział się za skierowaniem projektu ustawy do dalszych prac w komisji.

Mieczysław Kasprzak z Polskiego Stronnictwa Ludowego stwierdził na wstępie, że klub poselski PSL jest za dalszym procedowaniem projektu ustawy. Jego zdaniem, ustawa jest ważna i potrzebna, gdyż stawia na nowoczesność, a bez nowoczesności nie ma rozwoju gospodarki, postępu i dobrobytu. Poseł powiedział, że przez ostatnie dwa lata Polska cofnęła się pod względem nowoczesności, zwłaszcza w zakresie energii odnawialnej. Zdaniem Kasprzaka, rozwój infrastruktury i rynku pojazdów niskoemisyjnych powinien iść w parze. W przeszłości budowano już stacje CNG, a okazało się, że nie miał kto z nich korzystać. Podkreślił, że obecnie proponowane zachęty są „małe”. Dodał, że działania w zakresie rynku paliw alternatywnych muszą być zsynchronizowane i zdecydowane.

Ireneusz Zyska z koła Wolni i Solidarni powiedział, że projekt ustawy jest kompromisem pomiędzy uciążliwościami administracyjnymi dla obywateli a niezbędnymi regulacjami tworzącymi przestrzeń dla budowy nowego, czystego środowiska. Podkreślił zalety projektu, jednak dodał, że konieczne jest uzupełnienie go o zapisy na temat wodoru jako paliwa. Koło Wolni i Solidarni w pełni poparło rządowy projekt ustawy.

Sejm skierował we wtorek 9 stycznia br. projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych do Komisji do Spraw Energii i Skarbu Państwa oraz Komisji Infrastruktury w celu rozpatrzenia.

Źródło:

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA)

Źródło: