

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
do Spraw
Energii,
Klimatu
i Aktywów
Państwowych**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
ELEKTROMOBILNOŚCI
(NR 10)
z dnia 23 maja 2023 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 10)

23 maja 2023 r.

Podkomisja stała do spraw elektromobilności, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Wieczorka (Lewica)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- informacja na temat potencjalnego wpływu rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych oraz niektórych innych ustaw oraz projektu ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw na rozwój elektromobilności w Polsce;
- informacja na temat aktualnego statusu realizacji programu priorytetowego „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”;
- „Elektromobilność w transporcie ciężkim. Czas na konkretne działania” – prezentacja raportu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Anna Łukaszewska-Trzeciakowska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Monika Żółkowska** zastępca dyrektora Departamentu Transformacji Energetyki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Adam Ogrodnik** wiceprezes Urzędu Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Michał Borowiec** zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Mariusz Paczkowski** dyrektor ds. regulacji TAURON Polska Energia SA, **Anna Sawiak** dyrektor Biura Rozwoju Elektromobilności PKN ORLEN SA wraz ze współpracownikami, **Jakub Wróbel** starszy specjalista w Departamencie Rozwoju Systemu Polskich Sieci Elektroenergetycznych SA, **Rafał Czyżewski** prezes zarządu GreenWay Polska sp. z o.o., **Piotr Gawędzki** prezes zarządu Bezszelstni sp. z o.o., **Grzegorz Sobański** prezes zarządu Sobańscy Transport sp. z o.o., **Wojciech Tabiś** dyrektor Biura Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej, **Włodzimierz Hrymniak** członek zarządu Ekoen sp. z o.o. wraz ze współpracownikiem, **Artur Kalicki** członek zarządu Polenergia eMobility, **Maciej Rybak** dyrektor ds. sprzedaży i rozwoju w No Limit sp. z o.o., **Maciej Mazur** dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, **Paweł Misierewicz** menadżer ds. polityki publicznej i komunikacji w Stowarzyszeniu Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, **Jacek Nowakowski** menadżer ds. rozwoju biznesu napędów alternatywnych w IVECO Poland sp. z o.o., **Anna Papka** menadżer ds. polityki publicznej w Amazon Polska, **Janusz Grądzki** przedstawiciel Eleport sp. z o.o., **Katarzyna Woś** przedstawicielka E-VAN sp. z o.o., **Łukasz Ziółkowski** przedstawiciel Shell Polska sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Igor Amarowicz**, **Agnieszka Nowak** i **Łukasz Żyliński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Witam serdecznie na kolejnym posiedzeniu podkomisji stałej do spraw elektromobilności. Witam serdecznie wszystkich zaproszonych gości, szczególnie panią Annę Łukaszewską-Trzeciakowską, podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Ponieważ pani minister się spieszy, więc nie będę odczytywać w tej chwili całej listy gości. Kiedy ktoś będzie zabierał głos, będzie okazja, żebyśmy mogli się przedstawić.

Stwierdzam kworum. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje trzy punkty: informacja na temat potencjalnego wpływu rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych oraz niektórych innych ustaw – i to jest ten główny punkt, w którym pani minister będzie chciała się wypowiedzieć – drugi punkt to informacja na temat aktualnego statusu realizacji programu priorytetowego „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”, to jest informacja prezesa Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej; trzeci punkt – „Elektromobilność w transporcie ciężkim” i tu będzie krótka prezentacja raportu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.

Jeżeli nie ma uwag do porządku obrad, przejdziemy do realizacji punktu pierwszego. Pani minister, oddaję głos.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Anna Łukaszewska-Trzeciakowska:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, rzeczywiście dzisiaj o 17.00 jest posiedzenie Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych, gdzie będziemy rozmawiać na temat ustawy o zmianie ustawy o przygotowaniu strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych oraz niektórych innych ustaw. To jest kluczowy element systemu elektroenergetycznego Polski, który w mojej opinii pozwoli przyspieszyć nie tylko inwestycje w zakresie rozwoju elektromobilności, mam na myśli ładowarki elektryczne przy drogach, ale całą przebudowę miksu energetycznego w kierunku niskoemisyjnego, a jednocześnie stabilnego i bezpiecznego dla systemu.

Nie będę teraz omawiać tej ustawy, ale oczywiście jestem na to gotowa, jeśli będzie taka potrzeba. Zasadniczo znosi ona część barier administracyjnych dotyczących budowy, przebudowy i rozbudowy oraz modernizacji sieci nie tylko przesyłowych, czyli najwyższych napięć, lecz także dystrybucyjnych. Ustawa poszerza ich listę i daje dodatkowe narzędzia inwestorom w postaci dystrybutorów i PSE, aby jak najszybciej te sieci rozbudowywać, bo widzimy, że sukces odnawialnych źródeł energii spowodował, że sieć wymaga jeszcze większych nakładów inwestycyjnych niż te, które zostały zaplanowane. To jest kolejne kilkadziesiąt miliardów złotych. Mamy nadzieję z sukcesem je wydać, bo jedną rzeczą jest budżet, a drugą – bariery administracyjne w jego wydatkowaniu. Jest szereg inwestycji – mam je przygotowane do prezentacji na popołudnie – które bardzo długo czekają na ostateczną decyzję i pozwolenia i w związku z tym nie idą tak dobrze, jakby mogły iść, czyli nie jest to kwestia budżetu, lecz barier, nieuregulowanego stanu prawnego gruntów, szczególnie pod tymi sieciami, które mają 60 lat i więcej. Długo o tym rozmawialiśmy, mam nadzieję, że ten projekt to przyspieszy.

Mam też nadzieję, że przyspieszy on kwestie lokalizowania ładowarek przy korytarzach sieci TEN-T. Dobrze wiemy, że są pewne daty graniczne, w których określona liczba ładowarek o określonej mocy powinna powstać. W tej chwili potrzeby punktów obsługi klienta nie są takie duże, bo to jest de facto stacja benzynowa, natomiast w momencie, gdy te punkty ładowania dla samochodów osobowych, a przede wszystkim samochodów ciężarowych będą powstawać, ta sieć musi być rozbudowana i możliwość przyłączenia musi być daleko bardziej elastyczna, niż to jest w tej chwili. Stąd ta ustawa przyczyni się do tego, że cele założone w zakresie rozwoju elektromobilności, czyli de facto budowy ładowarek, będzie łatwiej zrealizować. Z naszego punktu widzenia, nie tylko dla miksu w skali makro, ale również dla rozwoju elektromobilności, jest to ustawa kluczowa. Będę o tym mówić po południu.

Drugą ustawą, którą mam zaprezentować, jest ustawa UC110, informacja na temat potencjalnego wpływu projektu ustawy o zmianie o biokomponentach i paliwach cie-

kłych. Zgodnie z dyrektywą RED II jest obowiązek zapewnienia do 2030 r. 14-procentowego udziału odnawialnych źródeł energii. W celu zrealizowania tych 14% wprowadzone zostaną mechanizmy ułatwiające zastosowanie energii elektrycznej wyprodukowanej z odnawialnych źródeł energii w rozliczeniach narodowego celu wskaźnikowego przez podmioty zobowiązane. Działanie to ma na celu promowanie elektromobilności i zachęcanie podmiotów do powszechnego stosowania odnawialnej energii elektrycznej w transporcie. W dotychczasowej praktyce nie stosowano rozwiązań pozwalających na realizację narodowego celu wskaźnikowego przy użyciu energii elektrycznej, chociaż była ona uwzględniana w rozliczeniach państw członkowskich. Tu jest zmiana, wprowadzone są zmiany w ustawie o biokomponentach i paliwach ciekłych, które mają to ułatwić. Dodano rozdział 3a opisujący szczegółowe zasady obliczania udziału energii elektrycznej z OZE w transporcie. Przewidziano coroczne wydawanie przez ministra właściwego do spraw energii obwieszczenia wskazującego ilość energii odnawialnej stosowanej do wyliczenia stopnia realizacji tego wskaźnika. Dodano art. 21c opisujący szczegółowe zasady, na jakich operator stacji ładowania oraz przewoźnik kolejowy mogą wesprzeć podmiot zobowiązany do realizacji narodowego celu wskaźnikowego. Określono zasady zapewniania na stacjach ładowania oraz przez przewoźników kolejowych określonego udziału energii z OZE potwierdzonego gwarancjami pochodzenia. Zastosowano przepisy sprawozdawcze oraz karne. Wejście w życie ustawy wpłynąć powinno jednoznacznie pozytywnie na rozwój elektromobilności w Polsce.

Wprowadzone zapisy determinują zmianę rynku zdominowanego w tej chwili przez auta spalinowe, co oczywiście wiemy, zachęcają do rozwoju infrastruktury towarzyszącej ze szczególnym uwzględnieniem stacji ładowania opartych na odnawialnych źródłach energii. Wiem, że koncerny mają już takie pomysły, więc zarówno jedna, jak i druga ustawa będą wsparciem rozwoju elektromobilności w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem ustawy o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych, która będzie dotyczyć nie tylko sieci przesyłowych, ale – jak państwo doskonale wiecie – również sieci dystrybucyjnej.

Jestem gotowa do odpowiedzi na pytania. Tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję, pani minister.

Proszę, otwieram dyskusję. Czy mają państwo w tej sprawie pytania? Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszeniu Paliw Alternatywnych Maciej Mazur:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna pani minister, szanowni państwo, chciałbym w imieniu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych przedstawić naszą opinię na temat dwóch omawianych projektów. Nazywam się Marcin Mazur, jestem dyrektorem zarządzającym w PSPA.

Absolutnie zgadzam się z panią minister, że to są ustawy, które mogą w bardzo dużym stopniu wesprzeć rozwój elektromobilności. Chcielibyśmy tę dyskusję jednak pogłębić, aby to wsparcie było jeszcze bardziej efektywne. Zaczynając od ustawy UC110, czyli ustawy implementującej przepisy RED II, chcielibyśmy zwrócić uwagę na dwie kwestie, które naszym zdaniem powinny zostać jeszcze zweryfikowane po to, aby wsparcie było bardziej efektywne. Pierwsza kwestia jest taka, żeby mechanizm, który został zaprezentowany w projekcie, w sposób faktyczny motywował operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania do stosowania jak największej ilości odnawialnej energii w swoich stacjach. Obecnie jest to ograniczone do poziomu uśrednionego OZE w Polsce rozporządzeniem ministra właściwego mniej więcej do kilkunastu procent. Naszym zdaniem, jako branży, faktycznie powinno to być umożliwienie do 100%. Wszystko byłoby weryfikowane przez to, ile faktycznie wykorzystuje operator ogólnodostępnej stacji ładowania energii odnawialnej do świadczenia usługi ładowania.

Druga kwestia, która jest już wdrożona w wybranych państwach unijnych, choćby w Niemczech czy w Holandii, to jest rozszerzenie katalogu podmiotów, które byłyby uprawnione do skorzystania z mechanizmu zaprezentowanego w projekcie. Obecnie

jest to operator komunikacji zbiorowej oraz operator ogólnodostępnej stacji ładowania. Zwracamy uwagę, zwłaszcza w kontekście pkt 3 i wyzwań stojących przed rozwojem transportu ciężkiego, że zasadne byłoby włączenie do tego mechanizmu takich lokalizacji, jak choćby huby ładowania czy huby logistyczne – tam, gdzie podmioty wykonujące usługi oparte na zeroemisyjnym transporcie będą mogły także zaliczać tę energię na poczet realizacji ustawy, czyli przekazując podmiotom, które będą realizować narodowy cel wskaźnikowy.

Takim docelowym modelem, realizowanym już chociażby w Niemczech, jest wprowadzenie do tej grupy także odbiorców indywidualnych. To byłaby ta docelowa forma. Na pewno etapowo, zwiększając zakres, warto byłoby to rozszerzyć o stacje tzw. publiczne, czyli nie tylko będące wyłącznie w domenie ogólnodostępnej, ale będące w domenie publicznej, pozwalające realizować usługę ładowania na rzecz podmiotów wykonujących działalność gospodarczą. Tego nam bardzo potrzeba w kontekście wsparcia zwłaszcza transportu ciężkiego.

Jeśli chodzi o pierwszą z ustaw, mamy szereg dodatkowych postulatów, które w piśmie z 18 października 2022 r. przedstawiliśmy na ręce pani minister Anny Moskwy. Faktycznie zwracamy wielokrotnie i od bardzo dawna uwagę na to, że największym wyzwaniem, przed którym stoi branża elektromobilności, jest proces przyłączeniowy, który potrafi trwać kilka lat, a bardzo często jest niemożliwy do zrealizowania w praktyce. Ostatnie nasze doświadczenia z kilkunastu miesięcy potwierdzone warunkami przyłączeniowymi, które otrzymywały podmioty ogólnodostępne, operatorzy stacji ładowania, potwierdzają tę tezę.

Stąd w piśmie z 18 października przedstawiliśmy szereg zmian, które mają na celu uzupełnienie katalogu inwestycji towarzyszących o stacje ładowania i operatorów stacji ładowania, a także wprowadzenie mechanizmu, który pozwoli efektywnie skrócić czas przyłączeniowy do okresu, który będzie umożliwiał Polsce realizację zadań wynikających z treści rozporządzenia AFIR, które – jak doskonale wiemy – będzie wchodziło w przyszłym roku w życie, a pierwsza data graniczna to 31 grudnia 2025 r. Bez istotnych zmian w obszarze przyłączeniowym Polska nie będzie w stanie zrealizować tych celów, czyli narazi się na kary z tytułu niespełnienia tychże obowiązków.

Te zmiany, które uszczegółowiają zapisy projektowanej legislacji, są absolutnie krytyczne, żeby infrastruktura – zarówno dla pojazdów lekkich, jak i dla pojazdów ciężkich – mogła się rozwijać. Ja oczywiście jestem skłonny przekazać raz jeszcze wszystkie nasze szczegółowe zmiany, które zaproponowaliśmy w odniesieniu do ustawy UC110 i do ustawy o inwestycjach strategicznych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

O to byśmy bardzo prosili.

Podsekretarz stanu w MKiŚ Anna Łukaszewska-Trzeciakowska:

Jeżeli można, panie przewodniczący, jeżeli chodzi o ustawę o biokomponentach i biopaliwach, pan dyrektor Bryksa, dyrektor Departamentu Ropy i Paliw Transportowych, jest z nami, pewnie będzie z państwem mógł to jeszcze bardziej szczegółowo opisywać. To jest etap, na którym można zgłaszać uwagi, projekt jest procedowany chyba w tej chwili na poziomie STRM-u, więc jest przestrzeń na to, żeby jeszcze dyskutować.

Jeżeli chodzi o ustawę dotyczącą sieci, to najpierw musimy zbudować sieci przesyłowe i dystrybucyjne, żeby dyskutować o przyłączeniach. Papier jest cierpliwy, panie dyrektorze, i przyjmie wszystko, natomiast bez rozbudowy sieci i bardzo dużego zaangażowania, szczególnie spółek dystrybucyjnych, chociaż operatorów też, możemy sobie zapisywać dowolne rzeczy, ale na koniec trudno je będzie zrealizować. Ważne jest etapowanie. Proszę przekazać propozycje, mamy po południu komisję, na której będziemy rozmawiać szczegółowo o tej ustawie. Będę miała tam dowolną ilość czasu, żeby z państwem rozmawiać. Teraz muszę niestety zostawić państwa w rękach państwa dyrektorów.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję, pani minister.

Proszę bardzo o dalszą dyskusję. Czy są kolejne zgłoszenia? Proszę bardzo.

Posel Paweł Poncyłjusz (KO):

Chciałbym się zapytać, panie dyrektorze, bez GDDKiA pewnych rzeczy nie udźwigniemy. To jest nasze doświadczenie. Kilku posłów związanych z elektromobilnością miało ostatnio okazję doświadczać podróżowania elektrycznym samochodem i jego ładowania. Z tego wnioski są takie: po pierwsze, bez sensu są dzisiaj ładowarki, które nie dysponują mocą 150 kW i więcej, dlatego że to trochę kompromituje całą koncepcję elektromobilności. Oznacza to, że na stacji trzeba stać ok. godziny. Już nie mówię o sytuacji, w której na Orlenie stoi po jednej ładowarce z jednym kablem do ładowania. Oznacza to tyle, że jeżeli przyjadą 2–3 samochody i ładowarka jest 50 kW, to jest to po prostu bez sensu, bo kiedy jest się trzecim w kolejce, trzeba poczekać ok. półtorej godziny, zanim zaczniemy się ładować.

Po drugie, to, czego też żeśmy doświadczyli, często tam, gdzie są stacje ładowania, to serwis podróznego jest dużo niższy, niż w tradycyjnej stacji paliw. Stawianie tych ładowarek np. w miejscach obsługi podróżnych, czyli tam, gdzie nie ma nic poza toaletą, też sprowadza użytkowników samochodów elektrycznych do klientów drugiej kategorii.

Jest pytanie, czy GDDKiA widzi w ogóle te zagadnienia i wyzwania. Z drugiej strony te ładowarki powinny być dużo mocniejsze tam, gdzie wy dysponujecie terenami, a po trzecie, te miejsca obsługi podróżnych muszą zasadniczo, nawet jak mają miejsca parkingowe dla TIR-ów, uwzględniać takie stacje czy miejsca, gdzie można zrobić coś więcej niż tylko załatwić potrzebę fizjologiczną. Ja wy na to patrzycie i jak wy planujecie? Może jest tak, że jesteście w stanie stawiać magazyny energii, które spowodują, że te ładowarki mogą być 150-kilowatogodzinne? Czy też możecie rozmawiać z dostawcami ładowarek, bo też nie spodziewam się, żebyście to wy fizycznie robili? Mamy tu Ekoen, mamy Polenergię, mamy GreenWay. Są wyspecjalizowane firmy w tej kwestii.

Tu jest do was apel, żeby potraktować kierowców elektrycznych samochodów jako obywateli pierwszej kategorii, a nie drugiej.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Idąc tym samym tokiem myślenia, bo akurat z panem posłem dużo dyskutujemy i miałem rzeczywiście okazję jechać samochodem elektrycznym... Często jeżdżę takim samochodem, bo w klubie mamy auto elektryczne, więc wiem, jak to w praktyce wygląda. Moje pytanie jest następujące do przedstawicieli ministerstwa i do tych, którzy ładowarki dzisiaj wstawiają. Po pierwsze, czy w tej ustawie, która dzisiaj jest procedowana, dotyczącej tej infrastruktury, nie możemy uwzględnić, jako infrastruktury towarzyszącej, czyli ułatwienia, jeżeli chodzi o kwestię związaną z przyłączeniem do sieci i stawianiem tego typu ładowarek, infrastruktury dotyczącej elektromobilności? To jest kwestia w tym projekcie ustawy dopisania tego wprost.

Druga rzecz, to jest również pytanie do rządu – panią minister też o to zapytamy, a mianowicie kwestia istotna dotycząca operatorów stacji paliw. Czy jednak zobowiązanie stacji paliw do tego, że muszą dysponować ładowarkami szybkimi, o których mówił Paweł, to też kwestia liczby stanowisk w zależności od miejscowości, od liczby osób... Czy nie powinniśmy również ustawowo uregulować? Podkreślam, że za tym powinny iść środki z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej chociażby, żeby tym operatorom można było w tym zakresie pomagać, bo skoro państwo wymaga, to również powinno ponieść pewne koszty. W związku z tym jest pytanie: Czy ministerstwo w ogóle rozważa tego typu sprawę?

Wiem, że są z nami przedstawiciele ORLEN-u, więc prosba o informację, jak u was idzie ten proces. Wiem, że to się dzieje. Stacje ORLEN-u, jeżeli chodzi o sieć, są chyba najbardziej zaawansowane, jeżeli chodzi o ładowarki. Czy nie powinniśmy po prostu w tę stronę pójść i powiedzieć: mamy dystrybutor z olejem napędowym, z benzyną, z gazem LPG, więc obok tego musi stanąć dystrybutor energii elektrycznej. To powinno być dzisiaj w pierwszym etapie główne działanie, żeby można było mówić o elektromobilności. Czy rząd i ministerstwo o tym myśli?

To tyle w tej rundzie pytań. Proszę bardzo, generalna dyrekcja, pan dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Michał Borowiec:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, nazywam się Michał Borowiec, jestem zastępcą dyrektora Departamentu Zarządzania Siecią Dróg w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Mam przyjemność wziąć dziś udział w posiedzeniu podkomisji i spróbuję odpowiedzieć na pytania, które są zaadresowane do GDDKiA.

Zacznę trochę historycznie, jeśli można. To, o czym mówił pan poseł, z czym się spotkał, czyli niskie moce, mało punktów ładowania czy też ich lokalizacja, są to skutki tego, jak w przeszłości rozwijaliśmy elektromobilność. Chodzi o to, że w pewnym momencie elektromobilność zaczęła się rozwijać w sposób zgodny z tym, jak rozwija się rynek, czyli najpierw musiał pojawić się popyt, a potem podaż energii elektrycznej. W 2018 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęła szereg postępowań przetargowych na dzierżawę stacji ładowania pojazdów elektrycznych na MOP-ach kategorii pierwszej, czyli tzw. MOP-ach podstawowych, czyli miejscach obsługi podróżnych, które co do zasady służą infrastrukturą stricte wypoczynkową bez dużych stacji paliw, restauracji. Jednocześnie – bo nie były to nasze jedyne działania – wymagania w zakresie budowania stacji ładowania pojazdów elektrycznych zostały wprowadzona na listę naszych wymagań dla postępowań na duże dzierżawy na miejsca obsługi podróżnych kategorii drugiej i trzeciej, czyli MOP-y komercyjne. Te wymagania, które określiliśmy kilka lat temu, mówiły o pewnych minimalnych wymaganiach na moc na miejscach obsługi podróżnych. Nie określaliśmy maksymalnych wymagań, bo w tamtym czasie, przed kilkoma laty, jeszcze nie było takich wymagań jak teraz są na horyzoncie w zakresie rozporządzenia AFIR. Określiliśmy wówczas pewne minimalne wymagania, zezwalając oczywiście na rozwój stacji ładowania bez limitu i biorąc pod uwagę możliwości sieci dystrybucyjnej w danych lokalizacjach. To pierwsza informacja. Stacje, które teraz powstają, to są stacje w pewnym zakresie powstając na podstawie tych wymagań określonych kilka lat temu.

Po pojawieniu się inicjatywy legislacyjnej związanej z AFIR nasze działania zmieniły się w sposób zasadniczy, bo w postępowaniach przetargowych, które prowadzimy na MOP-y komercyjne, czyli duże, o których mówił pan poseł, wprowadziliśmy wymagania określone już rozporządzeniem AFIR. Takie wymagania są wprowadzone do wszystkich postępowań GDDKiA na dzierżawę miejsc obsługi podróżnych. Datą graniczną budowy jest koniec 2025 r., zgodnie z datami planowanymi w rozporządzeniu AFIR.

Moce, które są teraz określone, też się zmieniły wraz z tym, jak ewoluje rozporządzenie. Natomiast to, z czym my się zdarzyliśmy, co też tu przed chwilą też wybrzmiało z ust pana dyrektora, to jest problem: nasze wymagania a możliwości, jakie oferuje rynek. Nasze postępowania na dzierżawę MOP-ów charakteryzują się tym, że oddajemy pewien teren przygotowany pod infrastrukturę – tam jest parking, tam jest podstawowa infrastruktura wypoczynkowa, a zadaniem dzierżawcy w wieloletniej perspektywie i w umowie na 20-30 lat jest przygotowanie infrastruktury oczekiwanej przez nas z pewną dowolnością dzierżawcy, lecz z minimalnymi określonymi przez nas wymaganiami, a następnie prowadzenie biznesu na tej infrastrukturze.

To, z czym się zderzyliśmy, to duży spadek zainteresowania miejscami obsługi podróżnych w ostatnim roku. Pozwolę sobie przytoczyć pewne dane – od 2022 r. mieliśmy 56 postępowań, mówię o MOP-ach komercyjnych, czyli tych, na których wymagamy również budowy infrastruktury związanej z gastronomią, stacją paliw, czyli to są te MOP-y, którą są obsługiwane przez duże podmioty paliwowe. Od wielu lat są one tak realizowane, że właśnie przez te podmioty prowadzony jest interes. Jak mówiłem, mieliśmy 56 postępowań, a udało nam się wydzierżawić 14 lokalizacji. To jest stosunkowo duży spadek. Trudno jest jednoznacznie odpowiedzieć, jakie są przyczyny tego spadku. Analizujemy to, patrzymy na te postępowania, będziemy wyciągać wnioski i podejmować pewne działania, żeby doprowadzić do wydzierżawienia...

Poseł Paweł Poncyłjusz (KO):

Przepraszam, ale ja bym dopytał. Dobrze byłoby się na chwilę zatrzymać na tym. Jeśli mamy dzisiaj MOP-y, które nie mają nic poza toaletą, a z drugiej strony wiemy,

że są firmy, w tym te, które dzisiaj funkcjonują jak GreenWay czy Ekonergytyka, są też inne firmy jak Ionity, a nawet takie firmy, które widzieliśmy w Niemczech, a nie ma ich w Polsce. Zgłaszają chęć stawiania ładowarek i to dużych. Oczywiście inna kwestia jest dostęp do sieci, że miało sens umieszczenie 110-kilowatogodzinowej ładowarki. Ale co można dzisiaj zrobić z państwa punktu widzenia, żeby na tych MOP-ach, na których jest tylko toaleta, dopuścić możliwość postawienia – po najmniejszym zysku dla was – stacji ładowania, tak żeby ktoś, kto przyjeżdża na taki nawet pusty MOP z toaletą, a ma w perspektywie 20–25 minut ładowania porządnego, to i tak się zatrzyma, mimo że nie może kupić kawy czy zjeść hot-doga.

Tu trzeba, moim zdaniem, nadgonić stracony czas. A druga sprawa to jak już będziecie szukać przysłowiowych Orlenów, Shellów czy BP na te MOP-y z pełnymi szykanami.

Zastępca dyrektora departamentu GDDKiA Michał Borowiec:

Kontynuując wypowiedź, to, o czym powiedziałem przed chwilą, dotyczyło postępowań na duże MOP-y komercyjne, natomiast my też przygotowujemy teraz postępowania na dzierżawę MOP-ów o funkcji podstawowej, gdzie po najmniejszym... Może podam taką statystykę. Ogółem mamy 271 miejsc obsługi podróżnych na sieci dróg zarządzanych przez generalnego dyrektora – 161 MOP-ów jest o funkcji podstawowej, czyli kategorii pierwszej, i 110 o funkcji komercyjnej. Na postępowaniach w sprawie tych pierwszych, podpisaliśmy w tej chwili 35 umów na budowę 55 stacji ładowania, ale o tych mniejszych mocach, o których mówiłem wcześniej. Natomiast prowadzimy też rozmowy z dzierżawcami na temat potencjalnej możliwości zwiększenia mocy. Wymaga to dwustronnych pewnych uzgodnień.

Posel Paweł Poncyłjusz (KO):

Oni nie zarabiają, jak będą mieli te 50-kilowatowe ładowarki i mniejsze.

Zastępca dyrektora departamentu GDDKiA Michał Borowiec:

Planowane są więc postępowania przetargowe na kolejne miejsca obsługi podróżnych zarówno podstawowe, jak i komercyjne. Mamy nadzieję, że zainteresowanie tymi ofertami będzie zdecydowanie lepsze niż do tej pory. To tyle, jeśli o mnie chodzi.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę, ministerstwo i narodowy fundusz.

Zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Marek Popiołek:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, odnosząc się do pierwszego pytania pana przewodniczącego dotyczącego umieszczenia wprost infrastruktury związanej z elektromobilnością w ustawie, to nie wiem, czy taka była intencja, ale my dokładnie to zrobiliśmy, o co pan przewodniczący postulował w tej ustawie. W projekcie ustawy, która będzie dziś procedowana na komisji, de facto zostało wskazane wprost, że Rada Ministrów określi w drodze rozporządzenia wykaz inwestycji towarzyszących, polegających na przebudowie lub remoncie istniejących linii elektroenergetycznych stanowiących element sieci dystrybucyjnej o napięciu równym lub wyższym niż 110 kV, biorąc pod uwagę... i tu są punkty, i jednym z nich jest pkt 3, który mówi „biorąc pod uwagę konieczność budowania ogólnodostępnych stacji ładowania w rozumieniu ustawy o elektromobilności w miejscach obsługi podróżnych zlokalizowanych wzdłuż tras europejskich sieci transportowych, o których mowa w rozporządzeniu dotyczącym TEN-T”. Dokładnie to robimy i taki był nasz cel.

Biorąc pod uwagę wymogi rozporządzenia AFIR, wiemy, że w tym momencie głównym problemem, jaki mają operatorzy stacji ładowania, jest czas oczekiwania na przyłącze. Jeśli chodzi o budowę przyłącza elektroenergetycznego, to operatorzy systemów dystrybucyjnych są profesjonalnymi podmiotami, które są w stanie w stosunkowo szybkim czasie, to jest podobno rok, wybudować. Taka inwestycja będzie trwała rok, a 2 lub 3 lata to są problemy z procedurą administracyjną, czyli przejścia przez nieruchomości prywatne. To jest podstawowy problem. Ta ustawa zniweluje ten kluczowy problem.

Drugim problemem funkcjonującym po stronie operatorów stacji ładowania jest to, co już wybrzmiewało kilkukrotnie ze strony operatorów systemów dystrybucyjnych – na chwilę obecną nie są składane wnioski o przyłączenia. Operatorzy systemów dystrybucyjnych wskazują, że trzyletni okres, który mamy do zapewnienia zobowiązań nałożonych na państwo w zakresie rozporządzenia AFIR, to jest czas wystarczający dla nich do budowy przyłącza elektroenergetycznego. Tylko te wnioski nie są składane, w związku z czym oni też nie mogą budować sieci elektroenergetycznej, bo takie mają wyobrażenie.

Dążąc do tego, aby warunki określone w rozporządzeniu AFIR zrealizować, pracujemy nad rozmieszczeniem, którego podwaliną jest rozpoczęta w zeszłym roku współpraca w ramach zamówienia ogłoszonego przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych przekazało propozycję rozmieszczenia infrastruktury spełniającej wymogi AFIR. Od tamtego czasu AFIR uległ nieznacznym zmianom polegającym na podwyższeniu mocy, które mają być na stacjach ładowania, dlatego to aktualizujemy. We współpracy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz Ministerstwem Infrastruktury chcemy taki plan stworzyć, żeby był od podstawą do wskazania inwestycji, o których mówi ustawa, czyli inwestycji towarzyszących w zakresie rozwoju elektromobilności. Mamy nadzieję, że to przyspieszenie procedury nastąpi.

Warto zaznaczyć, o czym zaraz będzie mówiła pani dyrektor w kontekście tego, co robi Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w zakresie wsparcia zarówno operatorów stacji ładowania, czyli podmiotów zajmujących się budową tej infrastruktury, jak też operatorów systemów dystrybucyjnych w zakresie rozbudowy sieci elektroenergetycznej. Działania legislacyjne i działania finansowe – mam nadzieję – pozwolą nam to zrealizować. W perspektywie największym problemem będą stacje ładowania dla pojazdów ciężarowych, bo tu mówimy o stacjach o mocy 350 kV. Zgodnie z tym, co mówi rozporządzenie AFIR, jeśli mówimy o stacjach po obu stronach drogi, to mówimy o przyłączy o wartości 10 MW. Mówiąc obrazowo, dobre porównanie pokazał nam hub, który zbudował Ekoen na Mokotowie. Został zbudowany pod budynkiem, pod biurowcem, który ma przyłącze elektroenergetyczne o mocy 200 kW. W związku z tym mówimy o 50 takich biurowcach zlokalizowanych co 60 km de facto w polu, bo tam są lokalizowane MOP-y. Jak mówię, jest to ambitne zadanie, ale wydaje się, że te wszystkie działania, które prowadzimy, pozwolą nam to zrealizować.

Jeśli chodzi o drugie pytanie dotyczące wprowadzenia obowiązku, o którym pan przewodniczący mówił, to nie wydaje się, żeby na chwilę obecną było to słuszne. Zgodzę się z tym, że każdy obowiązek powinien być też finansowany, ale to finansowanie było przed wprowadzeniem tego obowiązku, w związku z czym na rozwój infrastruktury ładowania przeznaczaliśmy ze środków publicznych ponad 800 mln zł. Zgłosiły się największe podmioty sektora paliwowego i te, które dopiero zaczynają swoją działalność, nie będąc dużą firmą paliwową, ale widzą potencjał i przyszłość oraz trendy. Widzimy zainteresowanie naborami organizowanymi przez narodowy fundusz. Koszyki transzy dla stacji dużych mocy wyczerpywały się w kilka dni, nawet kilka godzin. Są tam na pewno duże podmioty paliwowe. Wydaje się, że te stacje i tak powstaną. Po prostu widząc te zmiany, które już są publikowane przez Komisję Europejską w zakresie pojazdów osobowych i planowanych regulacji w zakresie pojazdów ciężkich, widać, że jest to ścieżka, którą koncerny będą postępować.

W związku z tym nie wydaje się, żeby zawarcie teraz tego obowiązku w przepisach miało jakiś realny efekt, biorąc pod uwagę fakt, że koncerny będą te stacje budować. Już budują, ORLEN, BP i Shell są tego przykładem.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Zróbmy może tak – za chwilę oddam głos pani dyrektor, ale za chwilę mamy też narodowy fundusz w drugim punkcie, więc łagodnie przejdziemy do tego punktu, ale w odpowiedzi powiem, że nie do końca się zgadzam z tymi тезami, ale nie chcę tematu rozwijać. Przypomnę tylko, że ustawa o elektromobilności funkcjonuje już chyba 5 lat. Ile razy była w międzyczasie zmieniana, bo ciągle nie dotrzymywaliśmy terminów, stacji nie budowaliśmy. Problem w mojej ocenie, tak jak dyskutujemy o tym od paru lat, polega

na tym, że jednak mimo wszystko państwo musi zapewnić stacje po to, żeby ktoś był zainteresowany kupnem samochodu, bo jak nie ma stacji, to jest małe zainteresowanie kupnem samochodu.

Druga rzecz jest bardzo ciekawa i tu widzę, że jest pan dyrektor Tabiś, to w kontekście PTPIREE, Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej, to pan dyrektor powiedział, że nie ma zainteresowania budową stacji dużych mocy, że nie ma wniosków o budowę tych stacji. Szczerze mówiąc, mam inne informacje. Mam wrażenie, że te wnioski są, ale niestety ze względu na stan sieci często jest odmowa bądź jest podawany długi termin. Operator sieci dystrybucyjnej może nie odmówić, ale powie, że musi poczynić jakieś poważne nakłady, więc przyjmie chętnego operatora i powie, że za 5 lat go podłączy. Przypomnę, że na tej podkomisji dwa razy już się spotykaliśmy w sprawie sieci i przyłączeń, więc może pan dyrektor dwa zdania powie o tym, jak to na dzisiaj wygląda. Widzimy to również w kontekście Komisji do Spraw Energii. Z panem posłem mamy dane, ile jest odmów o przyłączenie, jeśli chodzi o sieć dystrybucyjną w przypadku odnawialnych źródeł energii, ze względu na to, że ta sieć jest niewydolna. Jak wy to oceniacie, jako dystrybutorzy? Myślę, że to jest wąskie gardło niestety. Jeżeli teraz tę ustawę przyjmujemy, to za chwilę należy się spodziewać dziesiątków wniosków o przyłączenie stacji 150–300 kW. Jest pytanie, czy dacie radę. Proszę bardzo.

**Dyrektor Biura Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej
Wojciech Tabiś:**

Dzień dobry państwu. Wojciech Tabiś, dyrektor Biura Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej.

Proszę państwa, prawda dzisiaj leży pośrodku, dlatego że sprawą powszechną jest to, że mamy problem z budową linii. Problem ma kilka różnych powodów. Pierwszy powód jest taki, że spółki dystrybucyjne są przedsiębiorstwami mocno dryfowanymi, tzn. możliwości finansowe określone są przez Urząd Regulacji Energetyki, jak też ten urząd zatwierdza plany rozwoju. Nie wszystkie plany rozwoju na rok 2023, a wnioski zostały skierowane przez operatorów, zostały zatwierdzone. W tej chwili negocjujemy plan na rok 2024, będzie on znany w drugiej połowie roku. Negocjujemy też dość mocno wysokość stawek, które mogłyby pokrywać te inwestycje.

Druga sprawa to oczywiście plan rozwoju i ten plan w przypadku stacji ładowania jest uzgadniany z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Mamy już takie miejsca, gdzie byłyby stacje lokalizowane, natomiast oczywiście nie możemy rozpocząć inwestycji, jeżeli nie ma wniosku na części z nich. Na części takie wnioski się pojawiły, jednak nie jest tak we wszystkich miejscach, które zostały określone przez GDDKiA. Dlatego te procesy inwestycyjne w miejscach, gdzie tych wniosków nie ma, nie rozpoczęły się.

W części się rozpoczęły, ale nie ma co ukrywać, że okres budowy linii, jeśli chodzi o linię 110, a takie są potrzebne dla stacji ładowania dużych mocy, gdzie są ładowarki do ok. 150 kV i wyżej, przeciętnie wynosi ok. 5 lat. Mamy takie przykłady, że linie o poziomie 110 kV budowane są 10 lat. Tylko część z nich, ok. siedemdziesięciu kilku, zostało zawartych we wniosku o specjalne warunki, jeżeli chodzi o procesy uzgodnień. Oczekujemy, że te procesy ulegną przyspieszeniu po akceptacji przez Sejm i podpisaniu przez prezydenta tej ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Z praktyki, z doświadczenia pan dyrektor powiedział o bardzo istotnej rzeczy i już rozumiem, dlaczego prawda jest pośrodku. Miałbym w takim razie prośbę do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, do ORLEN-u – to was nic nie kosztuje, żebyście wystąpili z wnioskami o warunki przyłączenia dla wszystkich 160 czy 270 obiektów, które macie. Jesteście w stanie to zrobić w ciągu jednego tygodnia, określając poziom mocy i wtedy rzeczywiście siadamy i poważnie dyskutujemy o tym, co jest potrzebne. Jak znam życie, w planach rozwoju sieci dystrybucyjnej, o których pan dyrektor mówił, te potencjalne inwestycje nie są uwzględniane, bo nie ma takiego wniosku. To dotyczy wszystkich podmiotów, bo dzisiaj z tymi wnioskami po prostu trzeba występować. Przypomnę, że po wystąpieniu o warunki, są one ważne przez 2 lata. W związku z tym

w międzyczasie, jeśli nawet znajduje się prywatny podmiot, który chce na tym MOP-ie coś wybudować czy wydzierżawić, dajecie gotowe warunki, co jeszcze podwyższa atrakcyjność tego obiektu.

Prośba jest taka, żebyśmy nie buksowali w miejscu, a jeżeli mamy poważnie mówić o stacjach ładowania, to trzeba występować z wnioskami o warunki przyłączenia i to jest zadanie dla wszystkich tych, którzy chcą te stacje rzeczywiście budować. To będzie pokazanie, że realnie chcecie je budować, a nie czekacie, aż ktoś wam to wydzierżawi. Sami wystąpicie o warunki i może wtedy będzie większa szansa na to, że ktoś się znajdzie. Apeluję o to. To są decyzje dyrekcji i prezesów firm. To trzeba w tej chwili robić po to, żeby energetyka widziała, jakie jest rzeczywiste zapotrzebowanie.

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska Przemysław Bryksa:

Przemysław Bryksa, Ministerstwo Klimatu i Środowiska.

Rozumiem, że wątek jest otwarty i trochę inny. Chciałem się odnieść do tematu UC110, czyli ustawy o biokomponentach, więc chętnie zabiorę głos po zamknięciu tego wątku.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dobrze. Widzę tu jeszcze zgłoszenia, a potem przejdziemy do punktu drugiego.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Chciałbym doprecyzować pewne kwestie związane z tym, jakie są faktyczne wyzwania dla branży elektromobilności i przed czym my, jako branża, faktycznie stajemy. Zgadzam się z tym, co powiedział pan dyrektor, że te zmiany, które dziś będą omawiane o 17.00, są krokiem we właściwym kierunku, z tym, że jest to krok absolutnie niewystarczający. Problem, który my zidentyfikowaliśmy m.in. w wyniku realizacji projektu, o którym pan dyrektor wspominał, leży de facto gdzie indziej. Największe wyzwanie, z którym my, jako branża, się mierzymy – i to jest potwierdzone licznymi warunkami przyłączeniowymi, które operatorzy stacji ogólnodostępnych już otrzymali – jest fakt, iż warunki przyłączeniowe są wydawane w taki sposób, że punkt przyłączenia znajduje się od kilkuset metrów do nawet kilkunastu kilometrów od lokalizacji typu MOP. To faktycznie uniemożliwia w wielu przypadkach w 100% realizację tego typu inwestycji, bo jeśli nie mamy doprowadzonego przyłącza do granicy działki, to po pierwsze, stajemy przed wielomilionowymi inwestycjami, a po drugie, jest to bardzo często nierealne w związku z koniecznością przechodzenia przez liczne grunty.

Jeśli my tego obszaru nie zaadresujemy, to absolutnie nie mamy żadnej szansy, żeby wypełnić obowiązki wynikające z AFIR-u. Jeśli nawet będziemy mogli wskazać inwestycję o charakterze strategicznym enumeratywnie do choćby wszystkich miejsc obsługi podróży, to cały czas stoimy przed koniecznością realizacji przyłącza. Jeśli punkt przyłączenia będzie wskazywany, tak jak widzieliśmy w faktycznych warunkach, nawet kilkanaście kilometrów od granicy działki, to jest to absolutnie nierealne, żebyśmy taką lokalizację wyposażyli w moc na poziomie 4–6 MW. Nie wyposażymy jej w moc na dużo niższym poziomie.

To jest spojrzenie z praktycznej strony i myślę, że operatorzy, którzy są z nami dziś na sali, potwierdzą moje słowa. To jest największe wyzwanie, przed którym stoimy. Już 2 lata temu podjęliśmy dyskusję m.in. z PTPiREE i Ministerstwem Klimatu i Środowiska, przedstawiając pakiet zmian regulacyjnych, które naszym zdaniem mogłyby tę sytuację przyspieszyć. Jest absolutnie konieczne, aby do tej dyskusji powrócić. Stąd mając pełną świadomość, że projekt omawianej dzisiaj ustawy dotyczy nieco innego zagadnienia, my do tej ustawy także wpisaliśmy kwestię związaną z przyłączaniem stacji ładowania, zdając sobie w pełni sprawę z tego, że to jest absolutnie kluczowe, żeby elektromobilność w Polsce mogła się rozwijać. Bez tego MOP-y nie będą mogły być wyposażane w stacje ładowania o dużej mocy.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Tutaj pan się zgłaszał teraz. Najpierw z tej strony wszyscy się wypowiedzą, a później przejdziemy na tę stronę.

Menadżer ds. rozwoju biznesu napędów alternatywnych w IVECO Poland sp. z o.o. Jacek Nowakowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Reprezentuję firmę IVECO Poland, producenta pojazdów użytkowych.

Ja ad vocem tego, co powiedział pan poseł i odpowiedział pan dyrektor, jeżeli chodzi o MOP-y. My w 2018 r. rozpoczęliśmy budowę infrastruktury tankowania paliw alternatywnych, gazowych. Mamy dość duże doświadczenie, dlatego ta infrastruktura nie powstała na ogólnodostępnych miejscach obsługi podróżnych. Jednym z głównych kryteriów wtedy wymienianych przez potencjalnych inwestorów był dodatkowy czynsz 3% płatny od całości przychodów osiąganych na danym MOP-ie kategorii drugiej i trzeciej. W tej chwili jest to zmienione, w razie czego niech mnie pan dyrektor poprawi, na 2,5% jeżeli chodzi o obrót paliwami i 3,5% od pozostałych usług oferowanych na tych MOP-ach. Stąd też moje pytanie: Czy nie uważacie państwo, że to jest duża bariera? To jest 3,5% od całości przychodu generowanego na tej stacji. Nie od dochodu, lecz od przychodu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Nawet nie wiedzieliśmy o tym, że tak jest. Być może rzeczywiście mamy do czynienia z barierą.

Przechodzimy na prawą stronę i damy panu dyrektorowi potem odpowiedzieć, bo może jeszcze będą pytania.

Dyrektor Biura Rozwoju Biznesu Elektromobilności PKN ORLEN SA Anna Sawiak:

Dzień dobry państwu. Reprezentuję ORLEN, jestem dyrektorem Biura Rozwoju Biznesu Elektromobilności. Cieszę się z możliwości uczestnictwa w tym spotkaniu.

Chciałam zabrać głos. W 100% popieram to, co dyrektor Mazur przed chwilą powiedział. ORLEN, jak państwo wiecie, ogłosił niedawno strategię rozwoju elektromobilności i to w dużej skali. Chcemy postawić w grupie kapitałowej ponad 10 tys. punktów ładowania, w samej Polsce to będzie ponad 5 tys. punktów ładowania. Przeliczając na stacje ładowania, to będzie blisko 3 tys. stacji ładowania. Strategia opiera się wyłącznie na dużych mocach. Mówimy o ładowarkach o mocy od 150 kW, między 150 a 350 kW, poniżej tego nie schodzimy. Bardzo aktywnie zabraliśmy się do pracy, mówiąc uczciwie, i te MOP-y... nawet nie patrząc na regulacje AFIR czy nie AFIR, zaadresowaliśmy w pierwszej kolejności właśnie MOP-y, czyli miejsca obsługi pasażerów. De facto biorąc pod uwagę, że ORLEN ma w swoim portfolio, jeśli chodzi o MOP-y, ponad 30% tych MOP-ów, więc z pełną odpowiedzialnością mogę odpowiedzieć, że w większości wnioski przyłączeniowe na każdą z tych lokalizacji, którą mamy w planie, zostały złożone.

Natomiast problem, który był tu wielokrotnie przez państwa podnoszony, problem z przyłączem, to nie jest tylko problem z długim terminem oczekiwania, z tym że czekamy te 2 lata. My możemy sobie to wkomponować w strategię, wiemy, że to trwa 2 lata i tyle. Jednak problem polega na tym, że warunki przyłączeniowe... to nie ma tak, że my ich nie otrzymujemy, każdy z państwa je otrzymuje, tylko to, o czym mówił dyrektor Mazur – warunki przyłączenia są na tyle nieprzychylne, że my nie jesteśmy w stanie tych stacji ładowania wybudować. To było już powiedziane, że miejsce przyłączenia a rozdzielnia to w skrajnych przypadkach jest nawet 14 km. Około 30% warunków przyłączy, które my składaliśmy na MOP-y, głównie wynikające z regulacji, z korytarzy TEN-T, otrzymały te nieprzychylne, niekorzystne warunki. Aktualnie jesteśmy w dialogu z OSD, jeszcze nadal w ciepłym i przyjaznym, żeby spróbować się jakoś dogadać i wynegocjować zmianę tych warunków. Póki co, mamy pewien impas. Problem jest dla nas, jako ORLEN-u, na tyle poważny, że korzystamy z dotacji i to bardzo aktywnie, z dotacji nie tylko NFOŚ-owych, ale też CEF-owych. CEF ma barierę, dla kierowców i dla Polski bardzo dobrą, że te ładowarki mają powstać do 2025 r. Jeżeli 25% z wniosków CEF-owych utknęła, mówiąc kolokwialnie, to mamy problem, bo mamy półtora roku na realizację, gdzie jest czas oczekiwania na przyłącze, otrzymane niekorzystne warunki przyłączy i robi się bardzo poważny problem.

Tak jak powiedziałam na początku, z ponad 50 lokalizacji, które chcemy wdrożyć w pierwszym etapie realizacji strategii, 40 lokalizacji dotyczy właśnie MOP-ów, lokalizacji tranzytowych, tzw. feederów, czyli takich, gdzie pasażerowie się zatrzymują, gdzie istnieje infrastruktura towarzysząca, czyli jest sklep, jest miejsce, gdzie klient może spędzić czas. Biorąc pod uwagę to, że chcemy zapewnić ładowarki powyżej 150 kW, to jest to postój do 30 minut, czyli idealnie na kawę czy mały posiłek. Czyli jest to 40 lokalizacji z 50, tzn. 80% w pierwszym etapie to są lokalizacje krytyczne dla nas, ale też bardzo ważne z punktu widzenia regulacji. Podkreślam więc, że problem nie leży w tym, że jest jakaś niewiara. My angażujemy się bardzo aktywnie. Jesteśmy w stanie robić to szybciej i jeszcze więcej środków inwestycyjnych alokować w ten biznes, natomiast do momentu rozwiązania problemu przyłączy, doprowadzenia ich do granicy działki, wyeliminowania tych odległości, nawet do 14 km, o czym mówiłam, my nie zrealizujemy planu wynikającego z AFIR-u.

W przypadku stacji w ruchu miejskim sobie poradzimy prawdopodobnie, ale jeśli będzie problem z mocą, nie będziemy w stanie zainstalować ładowarek szybkich 350 kW. Wybrnę z tego w taki sposób, że postawię pięćdziesiątki. Liczbowo będzie mi się to zgadzało, ale chodzi o to, żeby klient miał komfort, żeby uwierzył w tę transformację i przesiadł się do elektryka, żeby spędził na stacji do 30 minut. To jest nasz cel. Trochę za długo mówiłam, ale chciałam, żeby to zabrzmiało, z czym de facto mamy problem.

Jeżeli ustawa nie rozwiąże tego problemu w jakiś sposób, bo tu trzeba znaleźć złoty środek... Ja też nie ukrywam, pozwolę sobie powiedzieć, że rozmawiamy z OSD i wiemy, że przyczyna leży również w ekonomii, to się musi również opłacać OSD. Jeśli to się nie będzie opłacało OSD, bo tylko np. ORLEN walczy o moc w danym rejonie, 4 czy 6 tys. kW, a w okolicy nic się nie dzieje, to OSD dla jednego klienta nie będzie stawiać linii, która zapewni mu tę dużą moc. Stąd prawdopodobnie przyłącza, które otrzymujemy, są w odległości nawet kilkunastu kilometrów od granicy naszej działki. Nawet jeżeli ustawa uprości to, np. OSD będzie mieć możliwość szybszego załatwienia formalności ze służebnością przejścia przez działkę itd., to dla nas, jako inwestorów komercyjnych, to też już jest rozwiązanie, bo nawet jeśli ORLEN mógłby wybudować te 14 km sieci przez działki, to ciężko mu załatwić wszystkie formalności związane ze służebnością przejścia przez działki kilku prywatnych właścicieli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Jeszcze pan się zgłasza.

Ekspert Biura Zarządzania Ryzykiem Regulacyjnym PKN ORLEN SA Maciej Styczyński:

Maciej Styczyński, PKN ORLEN.

Chciałem doprecyzować temat warunków, które uzyskujemy. One uzależniają wybudowanie tych przyłączy od naszych działań. Po pierwsze, jak koleżanka powiedziała, jest to uzyskanie tytułów prawnych, a po drugie, to kwestia rozbudowy sieci. Jeśli chodzi o zadania w tym zakresie, to my nie powinniśmy w tym uczestniczyć, tylko operatorzy sieci dystrybucyjnej. Działamy na dużym obszarze, obserwujemy różne podejścia operatorów do lokalizacji oddalonych, niekomfortowych. Są operatorzy sieci dystrybucyjnych, którzy takie warunki wydają i budują przyłącze na granicę, a są tacy operatorzy, którzy wydają warunki, które są dla nas inwestorów problematyczne. To tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo, pan dyrektor Tabiś.

Ja coś wiem o operatorach i mogę tylko powiedzieć, że rzeczywiście wszystko zależy od tego, kto zarządza tym operatorem. Musicie to państwo wziąć pod uwagę. Jeżeli ktoś chce faktycznie rozwijać sieć, to nie boi się wybudować linii 14 km, bo wie, że za parę lat do tej linii coś się jednak uda podłączyć i wybudować. To tak niestety wygląda. Pan dyrektor też mówił o tym, że jeśli chodzi o OSD, to są to przedsiębiorstwa regulowane, w związku z czym w sposób naturalny one mają wpisane w swoje taryfy również tego typu inwestycje, które na początku się nie opłacają.

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Biura PTPiREE Wojciech Tabiś:

Dziękuję, panie przewodniczący. Kilka komentarzy do tych słów, które padły. Dzisiaj na komisji o godzinie 17.00 będzie rozpatrywany projekt specustawy, ale on dotyczy tylko linii 110 kV. Tutaj podły sformułowania o zapotrzebowaniu mocy na poziomie sześciokrotności linii średniego napięcia i ten poziom linii nie wchodzi w zakres specustawy, tu zostają stare zasady uzgadniania. Być może warto byłoby tę ustawę rozszerzyć, znaleźć inny sposób, żeby te uproszczone regulacje dotyczyły też sieci średniego napięcia.

Druga sprawa. Już mówiłem o tym, że plan rozwoju jest zatwierdzany przez Urząd Regulacji Energetyki. Być może nowe rozporządzenie AFIR, które się ukaże do końca roku, zmieni zasady akceptacji również planu rozwoju przez URE, bo to będą regulacje obowiązujące, ale też musimy powiedzieć, że w ramach dotychczasowych planów rozwoju to, co się działo w latach 2021–2022, to niemalże 70% nakładów planów inwestycyjnych to były przyłączenia sieci OZE. Ten dynamizm rozwoju przyłączy źródeł OZE wcale nie uległ zmianie, a wręcz ulegnie rozszerzeniu. Dlatego prezes URE wyraził zgodę na możliwość rozszerzenia przyłączy tzw. komercyjnych, gdzie koszty rozbudowy sieci ponoszą nie przeciętni odbiorcy, w tym tzw. przysłowiowa emerytka, tylko ponoszą inwestorzy. Dotyczy to nie tylko źródeł OZE, ale również przyłączy związanych z rozwojem sieci e-mobility. Takie oferty my do państwa kierujemy w ramach wyczerpania planów inwestycyjnych, jakie posiadają operatorzy systemów dystrybucyjnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Zaraz oddam głos panu dyrektorowi z generalnej dyrekcji, natomiast ja – w kontekście, co pan dyrektor powiedział – zwracam uwagę, chociaż mnie to do końca nie uspokaja, że jeżeli chodzi o tę ustawę i projekty rozporządzeń, to minister określi również, że tą infrastrukturą towarzyszącą będą stacje ładowania, w związku z czym to pewnie będzie też dotyczyło po części sieci średnich napięć, jeśli tak to będzie interpretowane. To jest kwestia mówienia dzisiaj, jak to wszystko ma wyglądać, ale się boję, czy to rzeczywiście tak będzie wyglądać. Projekt rozporządzenia i samo rozporządzenie to mogą być dwie różne rzeczy.

Proszę bardzo, pan dyrektor. A propos tych 3,5%, to ile wy tam bierzecie od dzierżawców?

Zastępca dyrektora departamentu GDDKiA Michał Borowiec:

Szanowni państwo, jeśli chodzi o czynsz od przychodów, o którym pan wspomniał, jest to czynsz określony w umowach na komercyjne, czyli te duże postępowania przetargowe na dzierżawę. To wynosi 1% od paliw i 4% od pozostałej działalności. Natomiast, jeśli chodzi o postępowania na przetargi na dzierżawę pod elektromobilność, to tam nie ma żadnego czynszu od przychodów, jest tylko czynsz podstawowy, w którym konkurują dzierżawcy, czyli określają sami poziom czynszu, jaki są w stanie zapłacić za dzierżawę danego obiektu. Jeśli chodzi o przetargi komercyjne....

Poseł Paweł Poncyłjusz (KO):

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Zastępca dyrektora departamentu GDDKiA Michał Borowiec:

Nie, tylko chodzi o ten fragment, tylko miejsce parkingowe. MOP utrzymujemy my jako generalna dyrekcja. Tu jest inaczej, niż jeśli chodzi o duże przetargi. Przy dużych przetargach wprowadzona jest karencja na czynsz od przychodów z tytułu paliw alternatywnych. Tak to wygląda obecnie.

Pan być może mówi o starych umowach, ale to są kilkudziesięcioletnie umowy, które były podpisane 10–15 lat temu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do punktu drugiego, zamykając tę część dyskusji. Jeżeli można, to teraz narodowy fundusz i ten element dotyczący wodoru i biopaliw. Natomiast zwracam uwagę na jedną rzecz. Tu cały czas dyskutowaliśmy o pieniądzach, o środkach finansowych, a prawda jest taka, że i narodowy fundusz, o czym zaraz, ale też w Krajowym Planie

Odbudowy są miliardy złotych na sieć dystrybucyjną i przesyłową i na budowę ładowarek. W związku z tym jest szansa, żebyśmy to uruchomili.

Dyrektor departamentu MKiŚ Przemysław Bryksa:

Panie przewodniczący, skoro UC110 była w tej pierwszej części omówiona, to głos z mojej strony, jeśli pan pozwoli.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dobrze. To zamknijemy tym pierwszy punkt i przejdziemy do drugiego.

Dyrektor departamentu MKiŚ Przemysław Bryksa:

Jeszcze raz Przemysław Bryksa, dyrektor Departamentu Ropy i Paliw Transportowych w MKiŚ.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pozwólcie na krótkie odniesienie, bo temat UC110 w jakiejś formule był nadmieniony przez panią minister, była do tego też wypowiedź ze strony pana dyrektora. Ja pozwolę sobie na krótki komentarz. Według naszego spojrzenia na aktualną sytuację na rynku paliwowym w wyniku obowiązywania już przepisów dyrektywy RED II, którą – mam nadzieję – skutecznie wdrożymy ostatecznie w tym roku w Polsce, w naszej ocenie podmioty zobowiązane do realizacji narodowego celu wskaźnikowego uzyskują, w wyniku systematycznego podnoszenia celu, bo corocznie ten cel NCW będzie zwiększany aż do roku 2030 do poziomu 14% udziału OZE w transporcie, bardzo skuteczną motywacją do tego, aby interesować się wszelkimi metodami wypełnienia tego celu. Dodajmy, że za brak realizacji celu na podmioty zobowiązane są, zgodnie z prawem, nakładane drakońskie kary finansowe. W tej chwili ten cel jest usytuowany na 14% na koniec 2030 r., ale wiemy doskonale, że toczą się bardzo zaawansowane prace nad nowelizacją tej dyrektywy i w tej chwili wszystko to, co leży na stole mówi, że w podobnej perspektywie czasowej ten cel zostanie podwojony, a nawet więcej niż podwojony. Nasza ocena jest taka, że przedsiębiorcy będą bardzo mocno zmotywowani, żeby wykorzystać wszystkie możliwe środki do wypełnienia celu z NCW, a więc także będą wszystkimi możliwymi metodami szukali możliwości wykorzystania energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii w miksie transportowym, które będą następnie raportować do NCW.

Dlatego te przepisy, które są wdrażane w ramach UC110, wydają się nam bardzo istotne, bo one rzeczywiście pozwalają na to. Bardzo chętnie poznamy państwa ocenę i echo, jeśli chodzi o te konkretne zapisy, które są w projekcie, bowiem my nie dostrzegamy jakichś szczególnych blokad tam. Jeżeli są identyfikowane przez państwa.... Jeżeli jest według państwa taka interpretacja, która z tego kształtu przepisów blokowałaby w jakikolwiek sposób to rozliczanie, to proszę o taki sygnał, żebyśmy tego uniknęli. Nie mamy złych intencji.

Co do włączania dużych hubów ładowania i hubów logistycznych, powiem tak – historia projektu UC110 też jest już długa. Rynek elektro niewątpliwie bardzo szybko ewoluje, w związku z czym możliwe jest, że na obecnym etapie możliwe są do włączenia kolejne narzędzia, które nie były dostrzegane na wcześniejszych etapach. Jeżeli więc możemy jeszcze coś poprawić, to proszę o taki sygnał. Bardzo na to liczę, ta deklaracja już tu padła, więc czekamy. Projekt znajduje się obecnie na ostatnim potwierdzeniu w stałym Komitecie Rady Ministrów. Po wdrożeniu stosownych poprawek, które były zgłaszane przez rozmaite podmioty rządowe, czekamy na ostateczne potwierdzenie, natomiast jest jeszcze przed nami Rada Ministrów. Jest to więc ostatni dzwonek na możliwe bezkolizyjne wniesienie zmian do projektu. Jest przestrzeń, jesteśmy na to gotowi, czekamy na wasze wystąpienia.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję za tę deklarację.

Pan dyrektor jeszcze à propos tego? Proszę.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Ja tylko dosłownie jedno zdanie, żeby podkreślić znaczenie tego aktu. Absolutnie się zgadzam, że on ma kapitalne znaczenie. Implementacja RED II w Holandii przyczyniła

się do tego, że mamy tam 140 tys. punktów ładowania. To jest główny powód, dla którego stacje w Holandii, która jest dalekim benchmarkiem dla całego świata, tak się rozwinęły. Zdajemy sobie sprawę, że ten akt dobrze wdrożony w naszym obszarze elektromobilnym może być bardzo istotnym stymulatorem rozwoju. Raz jeszcze podkreślę, że jesteśmy gotowi do przekazania naszych uwag w dyskusji na temat pogłębienia efektywności tego aktu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Ta wymiana uprzejmości dobrze wróży na przyszłość.

Przechodzimy do punktu drugiego – informacji na temat aktualnego stanu realizacji programu „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”. Proszę bardzo, pani dyrektor, oddajemy głos.

Zastępca dyrektora Departamentu Transformacji Energetyki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Monika Żółkowska:

Dzień dobry państwu. Monika Żółkowska, zastępca dyrektora Departamentu Transformacji Energetyki. Dzisiejszą informację przedstawiam w zastępstwie pana prezesa Artura Michalskiego, który z uwagi na wcześniej już umówione uroczyste podpisywanie umów w województwie dolnośląskim nie może wziąć udziału w tym posiedzeniu.

Program „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” to dla nas tak naprawdę był program pilotażowy. Zwracam państwa uwagę na fakt, że w momencie ogłaszania tego programu nie było w przepisach pomocy publicznej, takich powszechnie obowiązujących, czyli w GBER, warunków udzielania wsparcia. Dlatego też pomoc publiczna w tym programie jest udzielana w oparciu o indywidualną decyzję notyfikującą Komisji Europejskiej. Jest ona z końca roku 2021. W tej decyzji zostały ustalone warunki finansowania całego programu.

Intencją Polski było to, żeby skierować ten program do jak najszerszego grona odbiorców, tzn. kategorie beneficjentów są bardzo szerokie. Mogą się o wsparcie ubiegać i przedsiębiorcy, i jednostki samorządu terytorialnego, i rolnicy indywidualni, wspólnoty, spółdzielnie mieszkaniowe. Również przedziały mocy stacji były bardzo szerokie. Zakładaliśmy zarówno punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 22 kW wyłącznie na potrzeby własne, zakładaliśmy też stacje ładowania o mocy nie mniejszej niż 22 kW inne niż ogólnodostępne stacje ładowania. Mieliśmy też przedział 50–150 i powyżej 150.

Co nam wyszło? Wyszło, że to, co założyliśmy w roku 2021, zupełnie się nie sprawdziło. Zakładaliśmy 70 mln zł na stacje najmniejsze, 315 mln zł na średnie i 315 mln zł na stacje powyżej 150. Na dzisiaj mamy taką sytuację, że z 70 mln zł na stacje 22 kW wykorzystamy maksymalnie 8 mln zł, w przedziale 50–150 wykorzystamy ok. 240 mln zł na wnioski, a w stacjach najwyższych mocy mamy ok. 450 mln zł we wnioskach, co oznacza, że musieliśmy wstąpić do Komisji Europejskiej z prośbą o zmianę decyzji i taką zgodę uzyskaliśmy. Jest to zresztą zgodne z polityką Komisji Europejskiej, aby finansować głównie stacje największych mocy.

Jak wygląda podsumowanie tych naborów, które przeprowadziliśmy? Przeprowadziliśmy pierwszy nabór w 2022 r. w pierwszym kwartale, powtórzyliśmy nabór w pierwszym kwartale 2023 r. na kwoty, które nam pozostały. Na dzisiaj sytuacja wygląda tak, że mamy 80 wniosków w przedziale do 22 kW na kwotę niecałych 9 mln zł. Tu finansowanie wynosi średnio od 7 do 13 tys. zł. Tutaj też mamy najwięcej rezygnacji, bo złożonych wniosków było 307, w tej chwili mamy 266, z czego większość to są rezygnacje z przyczyn ekonomicznych, bo wzrasta cena energii elektrycznej. Tu ogólnie są niewielkie kwoty. W przedziale 50–150 kW wpłynęło 191 wniosków, zaś powyżej 150 kW mamy zaledwie 29 wniosków, za to kwoty są znaczące.

Jest jeszcze wodór oczywiście. Mamy 7 wniosków na ok. 90 mln zł. Teraz prowadzimy trzeci nabór do końca czerwca na kwotę 11 mln zł, która nam została z puli 100 mln zł, którą mieliśmy przydzieloną.

Jak wyglądają beneficjenci? Startują do nas głównie przedsiębiorcy. Mamy 93 dużych przedsiębiorców, 205 małych i średnich i 9 jednostek samorządu terytorialnego. Są to małe jednostki samorządowe jak Siemiatycze, Ustrzyki Dolne czy Ząbkowice Śląskie. Nie ma dużych miast ani miast szczebla powiatowego.

Co obserwujemy na podstawie tego przeprowadzonego naboru? Generalnie jest bardzo duże zainteresowanie. Jeżeli podpisalibyśmy wszystkie umowy na podstawie wniosków, które mamy w tej chwili w obróbcę, to z tego budżetu zostaje nam 100 tys. zł, chyba że będą jakieś zwiększenia, rozszerzenia.

Wzrasta jakość wniosków o dofinansowanie składanych do nas. Powiedziałabym nawet, że wnioski z 2023 r. w dużej mierze są już na tym samym etapie negocjacji, co te z 2022 r., a nabór był później. Jest dużo mniej błędów i dużo sprawniej nam to idzie.

Obserwujemy to, co wszyscy państwo, czyli problemy z przyłączami. Jest to bardzo częsty powód zmian w zakresach projektów na etapie negocjacji i później na etapie umów o dofinansowanie. Generalnie widzimy, że rynek się rozbudowuje i w dalszej perspektywie na pewno jest sens w ten obszar inwestować. Zapewne padnie pytanie, bo już wcześniej było, co dalej. Jak już mówiłam, działamy w oparciu o indywidualnie notyfikowaną decyzję Komisji, nie mamy tam już środków. Zakładaliśmy, że zanim my wydamy środki z tej indywidualnej decyzji, pojawi się nowy GBER, ale to się przesunęło już o półtora roku. Mamy informacje, że w czerwcu nowy GBER się pojawi. To będzie podstawa do rozpoczęcia prac nad ewentualną nową ofertą. Tutaj jesteśmy w stałym kontakcie z dyrektorem Popiołkiem odnośnie dalszych możliwości finansowania. Jednak dopóki nie ma przepisów o pomocy, to na razie nie ma na czym pracować.

Z mojej strony to tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Otwieramy dyskusję.

Poseł Paweł Poncyłjusz (KO):

Ja dopytam tylko pana prezesa, bo szanuję pana i moje pytanie będzie trochę w pana obronie. Pani dyrektor, bardzo dziękuję za to, co pani powiedziała, ale tu są tak naprawdę dwie rzeczy. Po pierwsze, uważam, że powinniśmy zapomnieć o jakichkolwiek ładowarkach poniżej 150 kW, które uzyskują jakiejkolwiek wsparcie z publicznych pieniędzy. Tu już nie ma znaczenia, czy to jest wspólnota mieszkaniowa, spółdzielnia mieszkaniowa, czy samorząd lokalny. Te małe ładowarki, w duchu tego, z czym mamy dziś do czynienia, w ogóle nie działają w tym sensie, że za długi jest czas ładowania, żeby ktoś poważnie brał taką ładowarkę pod uwagę, chyba że dojeżdża na jednym procencie i nie ma innej możliwości.

Zastępca dyrektora departamentu NFOŚiGW Monika Żółkowska:

Do takich samych wniosków doszliśmy, wdrażając te programy. Natomiast pojawia się też nowy trend w trakcie spotkań. Podnoszone jest, aby w niektórych miejscach, takich jak parkingi przy kolei, została możliwość wolnego ładowania, bo szybsze tam po prostu nie są potrzebne.

Poseł Paweł Poncyłjusz (KO):

To niech kolej sobie za to płaci.

Druga rzecz z tym związana to kwestia zastanowienia się, czy nie byłoby dobrym rozwiązaniem uruchomienie takiego zwrotnego funduszu, czyli np. GreenWay lub Eko-energetyka, bo takie dwie firmy komercyjne widzę na sali, ale też widzę Shell, więc przypuszczam, że też coś robią, taka firma dostaje np. pół miliona na postawienie stacji ładowania i z tego obrotu, na którym zarabia, oddaje wam pieniądze po jakimś czasie. Dostają więc pewne uderzenie finansowe po to, żeby to postawić w miarę szybko, ale wiadomo, że nie robią tego za darmo ani dlatego, że kochają elektromobilność, tylko chcą na tym zarabiać, więc możemy sobie wyobrazić, że w przypadku stacji ładowania te pieniądze mogłyby wracać do NFOŚ, a nawet generować coraz większą pulę, którą potem można redystrybuować, szczególnie tam, gdzie nam zależy. Na przykład zależy nam, żeby szybciej powstawały stacje w jakimś regionie kraju, bo tam mamy tego za mało... Możemy zrobić taki samonapędzający się fundusz, który nie oznacza, że to są raz dane pieniądze, które wpadły do studni jak kamień w wodę.

Polecam to do wspólnego zastanowienia się z ministerstwem, bo jestem przekonany, że to jest docelowo taki biznes, że dziś danie takiej zachęty ORLEN-owi czy komuś innemu, spowoduje, że nam się to jeszcze szybciej rozwinie.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Proszę bardzo, panie prezesie. Czy to jest zgodne z pana intencjami to, co pan poseł powiedział?

Prezes zarządu GreenWay Polska sp. z o.o. Rafał Czyżewski:

Tak, myślę, że to dobre kierunki.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, z dużym zainteresowaniem zapoznałem się z informacjami przekazanymi przez panią dyrektora z narodowego funduszu. Ja reprezentuję firmę GreenWay Polska, która już od 2016 r. stara się rozwijać rynek elektromobilności w Polsce. Może podam trochę danych w kontekście tego, co za chwilę chcę przekazać.

Do tej pory zbudowaliśmy ponad 500 stacji ładowania w Polsce. Jesteśmy największym operatorem publicznym stacji ładowania. Wydaliśmy na to blisko 100 mln zł. Zatrudniamy w tej chwili 120 osób plus współpracujemy z licznym gronem dostawców i podmiotów, które z nami pracują. Myślę, że elektromobilność przynajmniej w tym sektorze przyczynia się do tego, że tworzymy nowe miejsca pracy. W naszej sieci jest 50 tys. zarejestrowanych użytkowników, czyli więcej niż posiadaczy samochodów elektrycznych. To jest nasz wielki atut, sukces, że marka jest powszechnie rozpoznawalna przez posiadaczy elektryków. Generalnie wkład w rozwój elektromobilności w Polsce firmy GreenWay jest znaczący.

Chciałbym przedstawić, jak wygląda w praktyce kwestia rozpatrywania wniosków przez Fundusz. Osobiście uważam, że realizacja tego programu nie przebiega zgodnie z oczekiwaniami. GreenWay złożył dwa wnioski w styczniu i w lutym 2022 r. W tej chwili mija 16 miesięcy od złożenia tych wniosków. Zgodnie z regulaminem funduszu wnioski powinny być rozpatrzone i odpowiednio uchwały zarządu funduszu podjęte w ciągu 100 dni, czyli w maju 2022 r. Mamy maj 2023 r. Co ciekawe, trzeba to podkreślić, nasze wnioski zostały pozytywnie zarekomendowane do finansowania w czerwcu zeszłego roku i w grudniu zeszłego roku i przekazane do zarządu funduszu. Zarząd funduszu, co wiemy od pracowników, którzy nas obsługują, wstrzymał rozpatrywanie tych wniosków. Na liczne pisma, które wystosowujemy do funduszu i do Ministerstwa Klimatu i Środowiska, nie otrzymujemy odpowiedzi na pytanie, jakie są przyczyny nierozpatrzenia wniosków największego podmiotu prywatnego, który działa na tym rynku.

Jednocześnie z informacji publicznych, to informacje sprzed kilku tygodni, wiemy, że największe podmioty państwowe, ORLEN, mają podpisaną umowę, duże firmy międzynarodowe paliwowe otrzymują również środki z narodowego funduszu, a trzeba przyznać, że te podmioty mają znacząco większe środki niż prywatne firmy działające na tym rynku.

Ta cała sytuacja jest dla nas zupełnie niezrozumiała i budzi pewne wątpliwości co do przyczyn pozamerytorycznych związanych z tą sytuacją. Przed nami bardzo wiele wyzwań związanych z rozwojem elektromobilności, szczególnie w kontekście AFIR. GreenWay jest firmą, która jest dobrze przygotowana do tego, żeby wspierać rozwój infrastruktury ładowania. Jesteśmy wiarygodnym partnerem w tym zakresie, czego dowodem są nasze bardzo dobre relacje z Komisją Europejską. 2 miesiące temu podpisaliśmy piątą umowę w ramach programu CEF na budowę 60 hubów ładowania o mocy powyżej 150 kW w Polsce. Jak rozmawiamy z przedstawicielami Komisji, są bardzo zaniepokojeni tą sytuacją. Ja wyrażam dużą obawę, czy przypadkiem cała ta sytuacja nie doprowadzi do tego, że realizacja programu będzie pod znakiem zapytania w Polsce. Trzeba pamiętać, że program został notyfikowany i zatwierdzony przez Komisję Europejską. Uważam, że jest to bardzo istotny temat.

Korzystając z tej okazji, ponieważ nie otrzymujemy żadnych informacji, zwracam się do przedstawicieli narodowego funduszu o informację, dlaczego od stycznia tego roku wnioski GreenWay nie są rozpatrywane przez zarząd, pomimo pozytywnych rekomendacji pracowników odpowiedzialnych za to pracujących w funduszu. Dlaczego nie otrzymujemy żadnych informacji na ten temat? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Nie wiem, czy pani dyrektor będzie się chciała odnieść do tego, ale bez względu na to od razu zapowiadam, że jako podkomisja wystąpimy formalnie z pytaniem do prezesa, żeby odpowiedział, dlaczego tak się dzieje, jakie są powody. Oddaję głos pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu NFOŚiGW Monika Żółkowska:

Szanowni państwo, odnośnie do terminów procedowania tych projektów, to myślę, że winą powinniśmy się podzielić po połowie, bo na etapie negocjacji doszło do wymiany 75 stacji w największym projekcie GreenWay'a, więc to nie jest tak, że to tylko po stronie narodowego funduszu są problemy, zmiany zachodzą też po drugiej stronie, co jest procesem naturalnym. Odnośnie do decyzji zarządu, to tutaj oczywiście się nie wypowiem, natomiast mogę powiedzieć, na jakim etapie my jako komórka merytoryczna jesteśmy i nad czym pracujemy. Wnioski są złożone, natomiast zostaliśmy poproszeni o zrobienie dodatkowej analizy projektów w przedziale 150 plus w zakresie kosztów jednostkowych, kosztów zakupu energii i kosztów sprzedaży, kosztów dla klienta, który będzie ładował samochód elektryczny. Będzie to przedmiotem obrad zarządu. Mamy więc polecenie sprawdzić, czy porównywalne są koszty jednostkowe w poszczególnych projektach. To wszystko, co mogę na ten temat powiedzieć. Reszta spraw leży w gestii zarządu.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dobrze, jest zgłoszony problem. Zajmiemy się tym. Wystąpimy formalnie i poprosimy pana prezesa, żeby nam udzielił odpowiedzi.

Proszę bardzo, teraz pan Piotr Gawędzki. Widzę, że jest jakaś krótka prezentacja przy okazji tego punktu dotycząca tego, jakie są bariery w rozwoju elektromobilności. Bezszalestni sp. z o.o. Proszę.

Prezes zarządu Bezszalestni sp. z o.o. Piotr Gawędzki:

Nazywam się Piotr Gawędzki, serdecznie witam się z państwem, z którymi nie mieliśmy jeszcze okazji uścisnąć sobie dłoni. Od 3 lat prowadzę kanał, bloga i portal pod nazwą Bezszalestni.pl „Wozimy się na prądzie”, a od 2 lat firmę wykonującą punkty i stacje ładowania, głównie na rzecz użytkowników końcowych, w tym takich jak przedsiębiorcy.

Dzisiejsza tendencja, że samochody są głównie leasingowane, precyzuje nam grupę odbiorców, dlatego też swoją wypowiedź i krótką prezentację podyktuję punktem widzenia, po pierwsze, użytkownika końcowego, czyli osoby, która zostaje z samochodem, który musi naładować, a po drugie, z perspektywy wykonawcy punktów i stacji ładowania, głównie indywidualnych oraz na rzecz niewielkich przedsiębiorców.

Pozwoliłem sobie zająć trochę czasu w temacie przeszkód w rozwoju elektromobilności. Moja wypowiedź dotknie zarówno trochę pierwszego tematu dzisiejszego spotkania, jak i drugiego, ponieważ w pewnym stopniu interpretuję i korzystam z feedbacku od użytkowników aut elektrycznych pod kątem podróżowania lub starających się o warunki przyłączenia, o których również będzie mowa, czy też np. spółdzielni mieszkaniowych, zaczynając nieco wcześniej.

Wszystko sprowadza się do niskiego poziomu wiedzy okołoelektromobilnej. Jest wyjątkowo mało przekonań, nawyków i doświadczeń z motoryzacji spalinowej, które użytkownik końcowy samochodu elektrycznego może przenieść na użytkowanie samochodu elektrycznego. Jak pierwsza część rozmowy dotyczyła głównie publicznych punktów stacji szybkiego ładowania, jest to najbliższa analogia, przejście zespołu przyzwyczajenia z samochodu spalinowego na elektryczny, niemniej jednak tutaj większość z nich się kończy, chociażby za sprawą faktu, że samochód elektryczny obecna grupa właścicieli ładuje głównie w domu.

Niski poziom wiedzy sprowadza się często do powstawania stereotypów. Pierwszy z moich materiałów powstał pod szyldem „Wychowanie elektromobilne”, którego logotyp widać nad tą jedynką. Jest to nadal seria ciesząca się największą popularnością, zasięgiem i odbiorem. A propos stereotypów, nic tak dobrze się nie sprzedaje w Internecie jak spalona Tesla. Niezależnie od tego, jakie są statystyki, rekomendacje, doświadczenia, badania. To rodzi szeroki sceptycyzm. Niezależnie od tego, czy mówimy o wykonaniu indywidualnego punktu ładowania w budynku wielorodzinnym, gdzie jest wspólnota

mieszkaniowa, z czego większość mieszkańców jest na nie, bo czuje realną obawę przed wpuszczeniem do garażu samochodów elektrycznych. Oczywiście dotyczy to również hybryd, jeśli mówimy o bateriach. To owocuje zamkniętą postawą ogółu społeczeństwa, co spowalnia wprowadzenie elektromobilności. Prowadzi to na ten moment do błędnego koła elektromobilności, do którego nieco nawiązał pan przewodniczący wcześniej – mamy mało stacji ładowania, więc mamy mało aut, a mamy mało aut dlatego, że mamy mało stacji ładowania. Tutaj temat sprowadza się oczywiście głównie do stacji szybkiego ładowania na cel podróży. W domu możemy naładować auto u celu podróży, jednak nadal mówimy o podróży w obrębie zasięgu auta. W przypadku konieczności skorzystania z publicznego punktu ładowania, o ile nie jest to sprawa zostawienia auta w publicznym punkcie na dłużej, np. przy stacji PKP i pojechania pociągiem do pracy, a samochód się ładuje te 8 godzin, to chcemy się ładować jak najszybciej. W pełni zgadzam się, że jedyna zaleta 50-kilowatowej stacji jest taka, że jest i na tym to się kończy. Musimy oczywiście mierzyć siły na zamiary i niekiedy jest to jedyne, czym możemy się zadowolić, co prowadzi do tego, że w przypadku największej masy, której się spodziewamy, jeśli chodzi o masę elektromobilną, będą jednak potrzebne stacje szybkiego ładowania. Na ten moment 80% użytkowników aut elektrycznych ładuje się w domu, w pracy, w każdym razie u celu podróży bądź w miejscu zamieszkania, z czego 80% ze zwykłego gniazdka, co jest swoistym fenomenem. Ładują oni samochód elektryczny tak jak telefon komórkowy czy laptopa. Jednak na największy napływ użytkowników musimy się przygotować w formie stacji szybkiego ładowania. Za tym stoi, po pierwsze, sieć, a po drugie, otwartość, co było poruszone wcześniej, a po trzecie, wygodne środowisko biznesowe, aby stacje były rentownym biznesem, a nie wyłącznie smutną koniecznością, która musi towarzyszyć danemu rynkowi.

Trzecia główna przeszkoda, która skupia w sobie różne płaszczyzny, są to złożone procesy. Najwięcej optymalizacji z perspektywy wykonawcy stacji ładowania, w znakomitej większości tych wolnych o mocy do 22 kW na punkt, zgodnie z metodą ładowania AC, nawet jeśli uzyskamy najbardziej korzystne warunki przyłączeniowe, kiedy inwestor chętnie pokryje koszty całej inwestycji i przebiegnie ona dosyć sprawnie, to mamy jeden z etapów w postaci odbioru stacji ładowania przez Urząd Dozoru Technicznego. Na ten moment jest to jeden z dłuższych etapów, potrafi często przekroczyć czas wydania warunków przyłączeniowych, zwłaszcza w przypadku wolnych stacji ładowania, gdzie warunki przyłączeniowe rzędu 11–22 kW można jeszcze przydzielić. Jeśli widzą państwo przy drodze stację ładowania, która jest zafoliowana, a jest gotowa i nie wiecie czemu nie działa, to w większości przypadków ona czeka na odbiór Urzędu Dozoru Technicznego.

W przypadku spółdzielni mieszkaniowych i wspólnot mieszkaniowych brakuje nam jednoznacznego stanowiska względem ochrony przeciwpożarowej. Jest to po części echo stereotypów, a po części uzasadnionych obaw, zwłaszcza dotyczących ładowania samochodów elektrycznych w przestrzeniach zamkniętych, jak hale garażowe pod budynkami wielorodzinnymi czy w galeriach handlowych. Nawiązując do nowelizacji ustawy o elektromobilności z grudnia 2021 r., bardzo częstym tematem i pozorną przeszkodą jest brak stanowiska ppoż., a ono oczywiście nie jest wymagane, ponieważ nie są spełnione cztery enumeratywne przypadki, gdy zarządca budynku wielorodzinnego nie może wydać zgody na montaż punktu ładowania. Niemniej na ten moment większość zarządców chciałaby zobaczyć potwierdzenie rzeczoznawcy do spraw przeciwpożarowych, że wszystko jest OK. W pełni ich rozumiem, jeśli chodzi o obawy, jako osób odpowiedzialnych za zarządzaną nieruchomość z jednej strony, z drugiej zaś niektórzy wykorzystują to, aby ten proces opóźnić. Jest to chętnie i często wykorzystywane przy nieruchomościach wielorodzinnych, które są jeszcze na gwarancji, bo dochodzi nowa instalacja, której zarządca nie planował, a musi wziąć odpowiedzialność za nią. W zasadzie nie musi, ale jest to dywagacja na szczeblu indywidualnym i niezależnie od opinii prawnej czy interpretacji treści ustawy o elektromobilności, wydłuża to proces wykonania, w tym przypadku indywidualnego punktu ładowania.

Pozwoliłem sobie nawiązać, ale pragnę zaznaczyć, że nie konsultowałem się z nikim, to wynika z własnego doświadczenia, mogę powiedzieć, że proces przyłączeniowy jest to dosyć wąskie gardło w przypadku ubiegania się o punkt ładowania w budynku wieloro-

dzinnym, gdzie najczęściej działa słynna zasada 80/20, czyli 80% punktów ładowania jest w oparciu o wykonanie nowego przyłącza elektrycznego, oczywiście ma to szereg korzyści ergonomicznych i ekonomicznych. W przypadku mocy rzędu 11–22 kW nawet nieco większych, to tak jak wspomniałem do przebrnięcia. Rozumiemy, że z deklarowanych 14 dni robi się miesiąc czy dwa, to rozumiemy z uwagi na natłok spraw administracyjnych. W większości tego typu warunki przyłączeniowe są rozpatrywane pozytywnie na tyle, że nie trzeba modyfikować wewnętrznej instalacji budynku, a punkt przyłączeniowy jest naprawdę najbliższym, jeśli chodzi o inwestycję. Niemniej kiedy mówimy o przypadkach przedsiębiorców, którzy chcieliby za własne pieniądze zainwestować w stację chociażby 50-kilowatową, półszybką dla swojej floty i aby udostępnić punkt ładowania jako publiczny w momencie, kiedy ich flota nie potrzebuje z niego korzystać, to na takie warunki przyłączeniowe już czekamy, a jak się doczekamy, to żeby móc świadczyć usługę ładowania, potrzebujemy odbioru stacji ładowania przez Urząd Dozoru Technicznego, więc wracamy do punktu pierwszego z tych procesów. Oczywiście są one wysoce skorelowane, jeśli chodzi o czas realizacji. Jeśli dojdzie nam etap w postaci konieczności...

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Chciałbym panu zwrócić uwagę na jedną rzecz. Rozmawiamy na podkomisji do spraw elektromobilności, która spotykała się już 10 razy, w związku z czym mamy zdefiniowane różne tematy, więc namawiam, żeby częściej uczestniczyć i wtedy będzie wiadomo, gdzie są problemy. Dziękuję oczywiście za to, ale na tej sali mamy zdefiniowane problemy, w tym sprawę UDT. Były specjalne spotkania z UDT.

Prezes zarządu Bezszelestni sp. z o.o. Piotr Gawędzki:

W telegraficznym skrócie pozwolę sobie przedstawić, jak ludzie sobie na ten moment radzą. Pierwsza i najważniejsza możliwość ładowania auta ze zwykłego gniazdka. W każdym materiale podkreślam, że jest to największy przywilej aut elektrycznych, także pod kątem ergonomii. Mamy gniazdka wszędzie i są to już poniekąd punkty ładowania. Po drugie, mamy dosyć dużą dozę uniwersalności sposobu przygotowania energii. Energia elektryczna może pochodzić zarówno z węgla, jak i z energetyki odnawialnej w dowolnej formie. Napęd jest po prostu uniwersalny.

Druga rzecz – punkty ładowania w bloku i tutaj ukłon w stronę nowelizacji ustawy o elektromobilności, która utorowała sam proces. Chwilkę to trwa, jest nowe, niemniej jest to możliwe i dosyć schematyczne, jeśli chodzi o punkt ładowania w budynku wielorodzinnym. Mamy na tyle rozkład zamieszkania przez grupę docelową, że w większości są to jednak mieszkańcy bloków, którzy dotychczas nie brali pod uwagę elektryka, bo nie myśleli, że można wykonać. I ładowanie się u celu podróży. Polska jest na tyle fajna, że w wiele miejsc można próbować dojechać na baterii, czyli naładować się w domu, a potem naładować się u celu podróży na powrót. Tutaj jest screen autorskiego portalu, który zainicjowałem nieco ponad 2 lata temu, który zrzesza miejsca turystyczne i rekreacyjne, które deklarują możliwość ładowania u celu podróży, wystarczy gniazdko. Jeśli z gniazdka ładuje się samochód przez dobę, a jedziemy na weekend, to to wystarczy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękujemy.

Namawiamy do bliższej współpracy, bo rzeczywiście jest potrzeba takiego praktycznego spojrzenia. Rozmawiamy tu też o problemach technicznych, przyłączeniowych, prawnych. Tu rozwiązujemy problemy aut osobowych, które możemy ładować w domu i na stacjach ładowania, ale za chwilę będziemy mieli kwestię samochodów ciężarowych. Przypomnę, że na jednym z posiedzeń podkomisji też o tym dyskutowaliśmy. Teraz oddaję głos panu dyrektorowi, żebyśmy wrócili jeszcze do tego tematu, bo to też jest ogromne wyzwanie w kontekście tej ustawy dotyczącej linii przesyłowych i linii dystrybucyjnych 110. Myślę, że to też będziemy musieli brać pod uwagę.

Proszę bardzo.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym tylko podpytać, czy można wyświetlić na ekranie prezentację, którą wysłaliśmy mailem.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Mam nadzieję, że tak, ale zanim pokonamy problemy techniczne, to proszę, żeby pan już zaczął, panie dyrektorze. Najpierw wstęp, a później ruszymy z prezentacją. Wiem, że pan potrafi pan doskonale opowiadać o elektromobilności.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Zapewniam, że dziś nie zajmę państwu godziny. Prezentacja potrwa zaledwie kilkanaście minut, aczkolwiek temat jest bardzo ważny i z perspektywy klamry zamykającej dzisiejsze spotkanie znajduje się na właściwym miejscu, ponieważ wyzwania, z którymi się dziś mierzymy, to jest nic w porównaniu z wyzwaniami, z którymi będziemy się mierzyć jutro w związku z dekarbonizacją transportu ciężkiego. Dzisiaj, co za moment potwierdzi się w prezentacji, mamy przyjemność przedstawić raport, to jest jego prapremiera. Naszymi partnerami przy tym raporcie były dwie firmy: Amazon i Ekoenergetyka, którym bardzo dziękujemy za wsparcie.

Szanowni państwo, w raporcie chcieliśmy zdiagnozować, jaka jest skala problemu i jak Europa wychodzi naprzeciw wyzwaniom, które wielokrotnie zostały już dziś zdefiniowane akronimem AFIR, ale także są związane z normami emisji dla transportu ciężkiego, które nadchodzą i które już za moment będą także definiowały zasady funkcjonowania na tym rynku.

Przechodząc do prezentacji... Cały czas nie mogę jeszcze zmieniać slajdów, ponieważ prezentacja nie jest wyświetlana w trybie pełnego ekranu i to stanowi pewien problem. Jeśli możemy tak się umówić, to każdorazowo wskażę moment, kiedy trzeba zmienić slajd.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Oczywiście, proszę zaczynać.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Jeszcze raz podkreślę to, co wielokrotnie już wybrzmiało, ale co jest bardzo istotne, żebyśmy byli w pełni świadomi, z jakim wyzwaniem się mierzymy. Szanowni państwo, udział sektora spedycji, logistyki to jest blisko 6% polskiego PKB, a więc mówimy o bardzo istotnej gałęzi polskiej gospodarki. W ramach tego sektora jest zatrudnionych blisko milion osób, co pokazuje, jak duża jest skala wyzwania, które stoi przed nami. Te liczby składają się na to, że Polska jest liderem, jeśli chodzi o obszar logistyki. Bycie liderem zobowiązuje nas do tego, żeby również być liderem w obszarze innowacji, czego dzisiaj niestety nie możemy o nas powiedzieć. Wróćmy do tej kwestii na zakończenie prezentacji.

Największa flota w Europie to flota zarządzana przez polskie przedsiębiorstwa. Najwięcej drogowych przejazdów towarowych z punktu widzenia masy transportowanego towaru realizują polskie przedsiębiorstwa, polscy przewoźnicy. W tym zakresie mamy istotną przewagę nad naszymi konkurentami. Jeszcze ją mamy.

Faktem, który nie pozostawia żadnych wątpliwości, jest także to, że wspomniana flota opiera się na konwencjonalnych napędach. W przeważającej mierze jest to silnik diesla. Ta kwestia w kolejnych latach będzie zmieniała się bardzo istotnie, będzie się zmieniał miks napędowy, co wyraźnie pokazuje następny slajd. Pokazuje on także, jaka jest siła polskich przedsiębiorców. Tak wysokiego miejsca, trzeciego, jeśli chodzi o rejestrację nowych pojazdów powyżej 3,5 tony i powyżej 16 ton, możemy tylko pozazdrościć z perspektywy transportu osobowego, gdzie znajdujemy się pod koniec pierwszej dziesiątki. W przypadku samochodów powyżej 3,5 tony oraz powyżej 16 ton znajdujemy się na miejscu trzecim i od kilku lat cały czas rośniemy, a nasi główni konkurenci, tj. Niemcy i Francja, spadają. To pokazuje, jak dobra jest dziś nasza sytuacja. Powolutku zbliżamy się do wolumenu pojazdów rejestrowanych we Francji, ale oczywiście przed nami są jeszcze Niemcy.

Wyzwania, które stoją przed nami, dotyczą tego, jak przygotować się na nadchodzące zmiany. Szanowni państwo, na te zmiany trzeba być przygotowanym w dwóch obszarach. Pierwszy obszar to pojazdy, a drugi to infrastruktura. Nie mamy jednak takiego

komfortu, żebyśmy sobie mogli wybrać, co będziemy rozwijać jako pierwsze: infrastrukturę czy pojazdy. Trzeba realizować działania równolegle i to zaczynając od dziś.

Rozwój infrastruktury ładowania doprowadzi do tego, że sumaryczna moc pobierana przez transport ciężki będzie większa, pomimo mniejszej liczby zarejestrowanych pojazdów niż w przypadku samochodów osobowych. Mówimy więc nie tylko o potężnych potrzebach, jeśli chodzi o moce przyłączeniowe, ale także o bardzo dużym wolumenie energii, która będzie przekazywana do pojazdów.

W tym miejscu pojawia nam się również wyzwanie związane z AFIR-em. Ten skrót pojawiał się dziś wielokrotnie. Kolejny slajd pokazuje, jakie są te faktyczne wyzwania, przed którymi stanie Polska. Wersja AFIR-u, która obecnie – tak myślę – jest już pewna, choć jeszcze nieoficjalnie, i która zostanie poddana pod głosowanie w ramach Parlamentu Europejskiego i w ramach Rady Europejskiej, jest wynikiem kompromisu osiągniętego przez szwedzką prezydencję, oznacza, że do końca 2025 r. 15% całej sieci TEN-T musi być wyposażone w lokalizację o sumarycznej mocy 1400 kW rozlokowanych maksymalnie co 120 km. Już w 2027 r., czyli zaledwie 2 lata po pierwszym terminie, moce na sieci podstawowej będą musiały wzrosnąć do 2,8 MW per lokalizacja i w przypadku sieci kompleksowej do 1,4 MW. 50% długości TEN-T-u zostało wyłącznie wyposażone w stacje ładowania i to jest istotne zwiększenie mocy w porównaniu z pierwotnym projektem Komisji Europejskiej, jak również z tzw. porozumieniem z czerwca ubiegłego roku. 100% sieci TEN-T to rok 2030 i w tym przypadku mówimy o 3,6 MW per lokalizacja, co 60 km.

Co to oznacza w praktyce w przypadku Polski? Oznacza to, że w 2025 r., patrząc wyłącznie przez pryzmat absolutnych minimów, potrzebujemy rozwoju na poziomie mocy zainstalowanej w stacjach ładowania łącznie w wysokości 28 MW. W 2027 r. mówimy już o poziomie łącznie zainstalowanej mocy w stacjach ogólnodostępnych, zlokalizowanych wyłącznie na TEN-T, dochodzącym do 180 MW. W 2030 r. jest już mowa o 600 MW w systemie ogólnodostępnych stacji. Dziś w Polsce mamy ok. 100 MW, jeśli chodzi o wszystkie stacje ogólnodostępne, które posiadamy w naszym kraju, nie tylko te, które są na TEN-T.

Szanowni państwo, to wyzwanie bez zmian regulacyjnych jest absolutnie nie do zrealizowania. Można powiedzieć, posługując się terminologią angielską, że to jest ten moment, kiedy pojawia się hasło *call to action*. Dziś mamy zainstalowaną moc, która jest zdecydowanie zbyt niska, żeby móc marzyć o realizacji jakichkolwiek celów, czy to w 2025, czy w 2027, czy wreszcie w 2030 r. Nie posiadamy żadnej stacji, która byłaby przeznaczona dla ciężkiego transportu, ale taki stan rzeczy będzie musiał zmienić się bardzo szybko. Tak wygląda obszar infrastruktury.

Bardzo istotne z perspektywy operatorów jest również to, żeby stacje były wykorzystywane i one będą musiały być wykorzystywane, jeśli polski sektor TSL-u będzie chciał być w przyszłości konkurencyjny i będzie chciał zajmować pozycję lidera w 2030 i w 2035 r. Dochodzimy w ten sposób do kolejnego wyzwania, tego drugiego, związanego z pojazdami. Mimo że jesteśmy trzecim największym graczem, jeśli chodzi o rejestrację nowych pojazdów, mimo że jesteśmy podmiotem nr 1, jeśli chodzi o towary przewożone na kołach przez przewoźników, to jesteśmy jedynym z rynków top 6 w Europie, który do dziś nie wprowadził programu wsparcia dla pojazdów powyżej 3,5 tony oraz dedykowanych programów wsparcia dla infrastruktury transportu ciężkiego. W przypadku naszych głównych konkurentów, Niemiec i Francji, ale także tych, którzy są za nami, którzy nas gonią: Holandii, Hiszpanii i Włoch, takie programy zostały już wdrożone.

Chciałbym państwu zaprezentować, w możliwie największym skrócie, jakie to są programy. Sądzę, że my nie stoimy przed decyzją, czy je wdrażać, tylko jak szybko je wdrażać. Jeśli nie będziemy wdrażać tych programów, to skazemy naszych przedsiębiorców na ograniczenie możliwości konkurencyjnych wobec zachodnich rywali na polu walki o przewóz towarów.

Na kolejnych slajdach pokazujemy kluczowe aspekty zagadnienia, które wiąże się z rodzajem wsparcia udzielanego w innych krajach europejskich. Nie chcę zabierać państwu czasu, dlatego ograniczę się do wskazania tylko najważniejszych kwestii. W przypadku największego rynku, czyli Niemiec, mamy wsparcie w kategorii N1, N2 i N3. Szczególnie dla nas interesujące jest N3 w kontekście dyskusji o transporcie ciężkim. W Niemczech mamy do czynienia ze wsparciem dotyczącym konwersji pojazdów, doty-

czącym infrastruktury, a nawet dotyczącym studiów wykonalności. Mamy oczywiście pełną świadomość, że to są bardzo złożone projekty, które wymagają tego typu wsparcia. Jeśli chodzi o wsparcie dla rynku pojazdów, to obejmuje ono do 80% różnicy ceny pomiędzy ceną pojazdu zeroemisyjnego a ceną pojazdu konwencjonalnego. W przypadku infrastruktury dofinansowanie dochodzi do 80%, a w przypadku studium wykonalności do 50%. Po wprowadzeniu tych regulacji rynek niemiecki jest dominatorem, jeśli chodzi o rejestrowanie nowych pojazdów z napędem zeroemisyjnym. Wszystkie pojazdy, które są rejestrowane, są kierowane głównie na rynek niemiecki.

W ślad za działaniami niemieckiego rynku poszły także inne kraje. Na kolejnym slajdzie mamy pokazaną Francję, czyli rynek europejski nr 2. Wprowadzono tam odpowiednie regulacje w przypadku kategorii N2 i N3. Dofinansowanie jest tutaj określone na poziomie kwoty i wynosi od 75 tys. euro do 150 tys. euro w przypadku kategorii N3, ciągników siodłowych. Wsparcie infrastruktury ładowania wynosi 60%.

Kolejne państwo to Hiszpania, z którą bardzo często się porównujemy. Tutaj także wsparcie jest już wdrożone i ono przekłada się na zakup i rejestrację pojazdów. Maksymalnie wynosi ono 190 tys. euro, natomiast dofinansowanie infrastruktury wynosi do 60%, maksymalnie do 70 tys. euro wydatków całkowitych.

Następny kraj to Włochy. Obiecuję, że to już ostatni przykład. W przypadku Włoch wsparcie jest przeznaczone na pojazdy i infrastrukturę na takim poziomie, żeby stymulować rozwój transportu zeroemisyjnego.

Szanowni państwo, myślę, że ta analiza prowadzi nas do jednego wniosku, a mianowicie, że my takiego wsparcia potrzebujemy również w Polsce. Myślę, że możemy pominąć sytuację na rynku holenderskim, bo on faktycznie jest liderem w wielu obszarach, ale jeśli chodzi o wolumeny, to znajduje się na dalszej pozycji.

Po tej analizie nasze rekomendacje mogą być tylko dwie – musimy bardzo szybko i sprawnie uruchomić programy wsparcia zarówno w obszarze infrastrukturalnym, jak i w obszarze pojazdów, bo to są programy, które są uruchamiane na wielu rynkach. Posiadamy także informacje z innych rynków Europy Środkowo-Wschodniej, że także tam toczą się prace przygotowawcze. Pamiętajmy, że jeśli porównujemy się z innymi rynkami Europy Środkowo-Wschodniej, to praktycznie Polska waży tyle, co wszystkie pozostałe kraje naszego regionu w tym obszarze. A zatem nie możemy się oglądać na inne kraje regionu, tylko musimy patrzeć w kierunku zachodnim, bo to właśnie tam znajdują się nasi konkurenci.

Oczywiście to nie wyczerpuje tego wsparcia, o które my zabiegamy. Na wcześniejszych posiedzeniach podkomisji podkreślaliśmy, że istnieje szeroki katalog potencjalnych mechanizmów wsparcia, które mogą zostać uruchomione, aby stymulować rynek zeroemisyjnego transportu ciężkiego. Raport będzie oczywiście do wykorzystania jako wsad do dyskusji, mam nadzieję, że merytorycznej, aby w Polsce jak najszybciej zostały uruchomione efektywne programy wsparcia oraz żeby Polska mogła także cieszyć się pozycją lidera na tym rynku w roku 2030, 2035 i 2040. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję, panie dyrektorze. Myślę, że ten raport jest szczególnie dedykowany dla ministerstwa, dystrybutorów i NFOŚ.

Uważam – mówię teraz do dyrektora Tabisia – że ten raport szczególnie wam się przyda. Trzeba go rozesłać po wszystkich OSD w Polsce, żeby już zaczęli go uwzględniać, bo skoro mówią, że nie ma wniosków i nic się nie dzieje, to niech zaczną uwzględniać w planach rozwoju, ile setek megawatów energii trzeba będzie w Polsce wkrótce przesyłać.

Czy w tej sprawie mamy głosy w dyskusji? Jest jeden, proszę bardzo.

Menadżer ds. branż strategicznych w Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu Grzegorz Gałczyński:

Grzegorz Gałczyński, Polska Agencja Inwestycji i Handlu.

Bardzo się cieszę, że została poruszona kwestia regulacji transportu wodorowego. Nie miałem wprawdzie przyjemności uczestniczyć w dyskusji o transporcie wodorowym, ale mam nadzieję, że ten temat będzie się jeszcze pojawiał i to bardzo często.

Zwróćmy uwagę, że większość transportu realizowanego przez polskie firmy logistyczne to jest transport kabotażowy, czyli długodystansowy. Jeżeli popatrzylibyśmy na wszystkie rozsądne modele, mówię głównie o amerykańskich i japońskich, ale powiedzmy, że japońskich, jako wybitnie stronnicy, możemy teraz nie omawiać, to transport bateryjny na pewno będzie działał na dystansie ostatniej mili i do 120 mil, czyli to jest ten transport, gdzie właściwie odbywa się globalnie 80% całego transportu. Natomiast jeżeli mówimy o tzw. long-hauls, czyli ponad 800 mil, a więc o tym, czym charakteryzuje się większość polskiej logistyki, to będzie jednak transport wodorowy. Nie wspominam już o transporcie kolejowym ani morskim, który zostanie wybitnie zdominowany przez wodór. Dlatego podkreślam tę drugą rekomendację pana dyrektora, żeby zrobić już teraz ucieczkę do przodu i myśleć o regulacjach wodorowych, żeby to znacznie bardziej przyspieszać, inaczej niż dzieje się. Nie możemy tylko czekać na ustawę wodorową, ale potrzebne są przepisy dotyczące logistyki, szukania środków i stawiania stacji wodorowych. Jeżeli tego nie zrobimy, to za 5 lat będzie za późno. Teraz tylko zwracam tylko uwagę na ten fakt, ale z chęcią ten temat jeszcze kiedyś rozbuduję przy okazji kolejnego posiedzenia podkomisji. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję za te uwagi.

Widziałem, że jeszcze pani się zgłaszała, bardzo proszę.

Menadżer ds. polityki publicznej w Amazon Polska Anna Papka:

Anna Papka, Amazon.

Dziękuję, panie przewodniczący. Nie będę odnosiła się do tego raportu, my jesteśmy jego partnerem, mamy oczywiście swoje cele dekarbonizacyjne i transport jest tutaj bardzo istotnym czynnikiem. Natomiast przedmówca mnie zainspirował i niejako ad vocem, w niczym panu nie zaprzeczając, chcę powiedzieć, że intermodalność jak najbardziej, i transport morski, i kolejowy – to jest jeden z kierunków naszego działania obok elektryfikacji transportu ciężkiego. Dlaczego akurat elektryfikacja? Ponieważ my jako dość duży podmiot działający globalnie na wielu rynkach nie jesteśmy w stanie kupić pojazdów wodorowych, których w tym momencie po prostu nie ma. Mimo że zgadzamy się, że to jest jak najbardziej przyszłość, trzymam kciuki za to, żeby i na kolei, i w transporcie morskim ten wodór się pojawił jak najszybciej, to jednak w perspektywie 2050 r. i celów Porozumienia paryskiego musimy bardzo szybko działać i stąd ta elektryfikacja i cele, które wydają się być ambitne, zwłaszcza te cele średnioterminowe, które wyznacza AFIR, są niezwykle istotne. Jeżeli wszystko będziemy odkładać, łącznie z tym AFIR-em, na rok 2040, 2050, nie stawiając bardzo ambitnych i transparentnych celów średnioterminowych, to biznes nie będzie zachęcony, aby w ten obszar w tym momencie inwestować. Tak więc wodór tak, ale wydaje mi się, że z tym musimy ruszyć szybciej.

Przepraszam, że weszłam w taką lekką polemikę.

Menadżer ds. branż strategicznych w PAIH Grzegorz Gałczyński:

Nie ma problemu, wszystko jest w porządku.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Wydaje się, że taki jest plan.

Menadżer ds. branż strategicznych w PAIH Grzegorz Gałczyński:

Polemika zawsze jest wskazana. Nie martwiłbym się jednak akurat tak długimi dystansami, ponieważ myślę, że mobilność wodorowa to jest kwestia końca tej dekady i to dotyczy również rynku samochodów ciężarowych. Zwróćmy uwagę, że przemysł bateryjny jest po prostu o kilkanaście lat starszy, jeśli chodzi o rozwój i został szybciej wprowadzony. Szczególnie takie podmioty jak Amazon muszą się z tym liczyć, ale zwróćcie państwo uwagę, że większość waszego transportu, gros, jak domyślam, to jest transport krótki i średni, tak? Reszta to domena wielkich firm logistycznych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Rozumiemy, dziękuję bardzo.

Jeszcze pan się zgłaszał, bardzo proszę.

**Menadżer ds. rozwoju biznesu napędów alternatywnych w IVECO Poland sp. z o.o.
Jacek Nowakowski:**

Jacek Nowakowski, reprezentując firmę IVECO Poland, czyli włoskiego producenta użytkowych pojazdów ciężarowych. W naszej ofercie posiadamy pojazdy bateryjne oraz zasilane ogniwami paliwowymi, gdzie źródłem energii jest wodór. Do tego raportu, który tutaj zobaczyliśmy, chciałbym dodać, że widzimy jeszcze kolejne zagrożenie, a mianowicie do końca marca przyszłego roku Polska powinna wdrożyć przepisy dotyczące opłat drogowych, które będą uwzględniały emisję dwutlenku węgla, która tak naprawdę wylatuje z rury wydechowej pojazdu. Brak wsparcia dla zakupu pojazdów elektrycznych, zeroemisyjnych, może spowodować dodatkowe komplikacje dla polskiej branży TSL.

Już dzisiaj wiemy, że od 1 grudnia nowe przepisy dotyczące opłat drogowych będą obowiązywały w Niemczech. Z przecieków medialnych wynika, że stawki tych opłat będą się prawdopodobnie różnicowały dla różnych kategorii pojazdów. Diesle urosną o 84%, bo takie są wstępne wyliczenia. W tej sytuacji brak wsparcia dla floty zeroemisyjnej i zmiana przepisów w Niemczech, a oni bardzo szybko wprowadzą opłaty drogowe zależne od emisji dwutlenku węgla, to wszystko może przynieść dodatkowe perturbacje dla polskich firm transportowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

To bardzo ważna uwaga. Myślę, że to trzeba wziąć pod uwagę w kontekście przygotowanego raportu, bo to jest faktycznie kolejne wyzwanie. Świadczy to wyraźnie o tym, iż wszystko musimy rzeczywiście przyspieszyć.

Szanowni państwo, nie widzę więcej zgłoszeń do dyskusji. Serdecznie państwu dziękuję za udział w posiedzeniu podkomisji. Informuję, że na czerwiec mamy zaplanowane jeszcze jedno posiedzenie, na którym chcielibyśmy ambitnie przedstawić wszystkie nasze dotychczasowe wnioski i działania. Zestawienie przesłalibyśmy rządzącym i wszystkim instytucjom, które zajmują się elektromobilnością, jako nasze rekomendacje do wykorzystania. Chcielibyśmy je także zostawić naszym następcom, ponieważ bez względu na wynik wyborów, wszyscy będą musieli zajmować się elektromobilnością, gdyż taki jest trend. Po dzisiejszym posiedzeniu widać, ile jeszcze mamy do zrobienia, jakie są opóźnienia zarówno w transporcie ciężkim, jak i osobowym.

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek obrad. Zamykam posiedzenie podkomisji do spraw elektromobilności. Do zobaczenia na kolejnym posiedzeniu, wszystkiego dobrego. Dziękuję bardzo.