

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

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

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
ROPY NAFTOWEJ I GAZU ZIEMNEGO
(NR 5)
z dnia 14 kwietnia 2023 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw ropy naftowej i gazu ziemnego (nr 5)

14 kwietnia 2023 r.

Podkomisja stała do spraw ropy naftowej i gazu ziemnego, obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Zubowskiego (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat planów rozwoju sektora paliw ropopochodnych w Polsce do 2035 r. w kontekście możliwych ograniczeń w sprzedaży aut spalinowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Przemysław Bryksa** dyrektor Departamentu Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Cezary Falkiewicz** zastępca dyrektora Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Izabela Osemek** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Iwona Waksmundzka-Olejniczak** członek zarządu PKN Orlen ds. strategii i zrównoważonego rozwoju wraz ze współpracownikami, **Halina Pupacz** prezes Polskiej Izby Paliw Płynnych, **Leszek Wiwała** prezes zarządu, dyrektor generalny Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego oraz **Jacek Mizak** starszy doradca w Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych.

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

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw ropy naftowej i gazu ziemnego. Witam państwa posłów oraz wszystkich gości, zarówno biorących udział w dzisiejszym posiedzeniu, jak i uczestniczących w trybie zdalnym.

Informuję, że posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie podkomisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Informuję, że linki do systemu wideokonferencyjnego zostały przesłane posłom i zaproszonym gościom. Informuję również, że zgłoszenie do zabrania głosu w dyskusji należy wysłać na adres email: kesk@sejm.gov.pl lub poprzez czat w aplikacji po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego.

Proszę państwa, przystąpimy do stwierdzenia kworum. Proszę państwa posłów biorących udział w posiedzeniu zdalnie o potwierdzenie obecności. Szanowni państwo, stwierdzam kworum, ale głosowania jeszcze nie zamykam, gdyby ktoś chciał się jeszcze zalogować w terminie późniejszym.

Dzisiejszy porządek przewiduje informację na temat planów rozwoju paliw ropopochodnych w Polsce do 2035 r. w kontekście możliwych ograniczeń sprzedaży aut spalinowych.

Proszę państwa, poprosiliśmy o przedstawienie informacji przedstawiciela Ministerstwa Klimatu i Środowiska oraz przedstawiciela PKN Orlen. To posiedzenie podkomisji

jest niejako pokłosem informacji, które pojawiły się jakiś czas temu, dotyczących możliwości wprowadzenia regulacji unijnych dotyczących ograniczenia sprzedaży samochodów spalinowych, ewentualnie wprowadzenia wymogu stosowania tzw. paliw ekologicznych czy syntetycznych. W każdym razie takich, które mają być neutralne dla środowiska. Jak sądzę, biorąc pod uwagę rozwój całego naszego sektora paliw i rynku petrochemicznego w Polsce, może to mieć wpływ na to, jakiego rodzaju inwestycje będą podejmowane.

Zakładamy, że skoro są to działania podejmowane z wyprzedzeniem, często wieloletnim – a nie mówimy tu o niskich kwotach – to być może już teraz ministerstwo i największy operator, jeżeli chodzi o paliwa na naszym rynku, mają jakieś zdanie na ten temat. Być może chcieliby państwo nim się z nami podzielić.

W takim razie prosiłbym o zabranie głosu w pierwszej kolejności przedstawiciela Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Dziękuję.

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

Dzień dobry, szanowni państwo. Przemysław Bryksa, dyrektor Departamentu Ropy i Paliw Transportowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska.

Mam wielką przyjemność reprezentować dzisiaj na tym posiedzeniu ministerstwo i przedstawiać temat, o który prosił pan przewodniczący. Pozwolą państwo, że moją wypowiedź podzielę na kilka części. Na wstępie zasygnalizuję istotne punkty merytoryczne, które chciałbym poruszyć. Moja wypowiedź w dużej mierze będzie się odnosiła do kwestii nam przynależnych, czyli do kwestii kształtujących otoczenie rynkowe poprzez regulacje. Będę się też odnosił do pewnych obszarów praktycznych, ale w ograniczonym zakresie, dlatego że w tym zakresie nie prowadzimy czynnej polityki, choćby przez nadzór właścicielski.

Przechodząc do meritum i przedstawiając główne punkty tego, na co będę chciał zwrócić uwagę powiem, że po pierwsze będzie to kwestia wyjaśniająca. Choć praktycznie mówimy o pewnej perspektywie negatywnego wpływu na rejestrację samochodów z silnikami spalinowymi, to tak naprawdę regulacja, o której mówimy w perspektywie 2035 r., nie zakłada zakazu używania tudzież rejestracji samochodów spalinowych. To jest powszechne rozumienie tej kwestii.

Tak naprawdę mówimy przecież o spowodowaniu nieopłacalności produkcji tego typu pojazdów przede wszystkim poprzez wyśrubowane normy emisji CO₂. To trzeba na wstępie zdementować, ma bowiem istotny wpływ na rozumienie całej kwestii. Za chwilę będę o tym mówił szerzej. Widzimy wyraźnie, że światowym trendem w sektorze transportu drogowego jest elektromobilność. Wydaje się – jest to dostrzegalne – że Polska będzie dążyła w tym samym kierunku. Oceniamy, że jest to ogromna szansa także dla polskiego biznesu. Już w tej chwili dostrzegamy gigantyczny rozwój polskiej przedsiębiorczości w tym zakresie. Można powiedzieć, że w okresie przejściowym przed okresem, w którym pojazdy z napędem elektrycznym będą stanowiły bardzo istotny element naszego parku samochodowego, bardzo istotne znaczenie dla zmniejszenia emisji pochodzących z transportu będą miały swego rodzaju paliwa przejściowe. Dlatego w tym kierunku są tworzone odpowiednie regulacje. Będą one procedowane. Mam na myśli promocję biopaliw ciekłych i gazowych oraz paliw alternatywnych. To w sposób niezbędny uzupełni miks energetyczny, jeśli chodzi o transport w Polsce.

Warte zauważenia jest to, że prognozy konsumpcji paliw węglowodorowych w Polsce do 2030 r. – chociażby ostatnia projekcja umieszczona w raporcie rocznym Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego – wskazują na wzrost oraz utrzymanie status quo, jeśli chodzi o zużycie paliw węglowodorowych w Polsce. Oczywiście w tej perspektywie czasowej. Zatem wydaje się, że pozycja firm z sektora produkcji i handlu paliwami w Polsce w tej perspektywie czasowej, czy nawet sięgając do 2035 r., wydaje się niezagrażona.

Wreszcie, zamykając to – krótkie podsumowanie wstępne. Wydaje nam się, że polskie rafinerie mają przed sobą bardzo dobry okres funkcjonowania. Nie tylko z tego powodu, że popyt na paliwa węglowodorowe będzie się utrzymywał. Bardzo duże znaczenie już w tej chwili ma produkcja petrochemiczna, i to znaczenie będzie wzrastało. Przerób ropy

naftowej w Polsce jest na pewno niezagrażony. Wydaje się, że nawet może rosnać, stąd inwestycje w tym zakresie na pewno są oczekiwane i pożądane.

Przechodząc trochę mocniej do szczegółów – nie chcę się ponad miarę rozwodzić na temat samego kształtu rozporządzenia czy regulacji europejskich w zakresie, który stanowi źródło naszych dzisiejszych rozważań. Podsumuję tylko, że po 1 stycznia 2035 r. nadal będzie możliwa rejestracja samochodu spalinowego. Nadal będzie możliwe jego wykorzystywanie, sprzedaż i obrót tego typu pojazdami. Można powiedzieć, że wpływ tych regulacji jest ukierunkowany przede wszystkim na producentów pojazdów i stworzenie dla nich wymogów regulacyjnych związanych z produkcją nowych pojazdów w zakresie limitów emisji, które te pojazdy mogą generować.

W związku z tym – po zgrubnej analizie – wydaje się, że rzeczywiście produkcja tego typu pojazdów może po prostu stać się nieopłacalna. Natomiast nie zablokuje to funkcjonowania rynku pojazdów tradycyjnych w Polsce. Trzeba to też z mocą podkreślać. W tej sprawie jest wiele zamieszania informacyjnego. W tej sprawie jest wiele pewnego rodzaju strachów, które są multiplikowane w mediach, także mediach społecznościowych. Warto to komentować, żebyśmy rzeczywiście nie tworzyli perspektywy i aury totalnego zagrożenia w tym zakresie.

Natomiast niech mi państwo pozwolą na przywołanie pewnej projekcji kształtu rynku samochodowego, rynku pojazdów transportowych w Polsce, która została wykonana przez Instytut Transportu Samochodowego w ramach prognoz eksperckich zmian aktywności sektora transportu drogowego w Polsce do 2040 r., a więc już po przekroczeniu tej daty, o której dzisiaj rozmawiamy, i z uwzględnieniem regulacji, które były znane podczas tworzenia tego raportu oraz prognozowane w ramach Unii Europejskiej. Zakładano, że w 2040 r. będziemy mieli prawie 40% pojazdów napędzanych olejem napędowym.

W tym zakresie będzie istotny spadek. Ok. 30% – lekko ponad 29% – to pojazdy napędzane benzynami silnikowymi. Wreszcie, będzie 23,5% pojazdów napędzanych energią elektryczną. Ok. 4% pojazdów to będą pojazdy napędzane gazem – CNG i LNG. Na poziomie ok. 3–3,5% będzie się utrzymywał udział pojazdów napędzanych LPG. Wreszcie, tylko czy może aż 1% pojazdów będzie napędzanych wodorem. Taka projekcja w pewnym momencie powstała.

Ona pokazuje, że w perspektywie czasowej, nawet przekraczającej 2035 r., udział paliw węglowodorowych w miksie paliwowym będzie nadal bardzo znaczący, uwzględniając to, że sektor samochodowy – mówię w ogóle o liczbie samochodów na rynku oraz o liczbie pojazdów przypadających na 1 mieszkańca czy na 1 tys. mieszkańców – ma tendencję istotnie rosnącą w polskich warunkach. Może to oznaczać, że sumarycznie w perspektywie lat 2030–2035 może dojść do takiej sytuacji, że rzeczywiście prognozy zużycia, o których wspominałem – prognozy konsumpcji paliw tradycyjnych – mogą się zrealizować. Innymi słowy nastąpi albo wzrost, albo co najmniej utrzymanie status quo, jeśli chodzi o stan dzisiejszy.

Przypomnę tylko, że z różnych powodów prognozowano bardzo istotne zmiany na rynku konsumpcji paliw także w Polsce w wyniku pandemii i jej konsekwencji. W 2022 r. prognozowano istotne zmiany, jeśli chodzi o konsekwencje kryzysu energetycznego i wojny na Ukrainie. Te wszystkie prognozy – można powiedzieć, że szczęśliwie – nie ziszczają się.

Na 2022 r. były pewne wróżby na czwarty kwartał dotyczące radykalnego obniżenia konsumpcji paliw w wyniku wzrostu cen, ograniczeń w dostępie itd. Okazało się, że cały 2022 r. zakończył się wynikiem pozytywnym oraz istotnym wzrostem konsumpcji w Polsce. Oczywiście miało to różne przyczyny, ale taki był ogólny bilans. To pozwala nam na optymistyczne patrzenie w przyszłość.

Co do gotowości polskiej gospodarki na transformację w tym zakresie wydaje się, że jest to ogromna szansa – jak powiedziałem – dla przemysłu motoryzacyjnego. Nie chcę ponad miarę się nad tym rozwodzić, bo tu trzeba byłoby dużo powiedzieć o rozwoju działań w obszarze elektromobilności, w obszarze budowy pojazdów flotowych, szczególnie autobusów zeroemisyjnych czy niskoemisyjnych. Jesteśmy bardzo mocno zaawansowani, ale mówimy także o produkcji baterii w Polsce. To są rzeczywiście ogromne rzeczy, które

się dzieją, ale rozumiem, że w tej chwili nie jest to przedmiotem naszego dzisiejszego spotkania.

Przede wszystkim podkreślenia wymaga jednak, że działania dostosowawcze przygotowujące do zmian na rynku podejmują także przedsiębiorstwa paliwowe. Te działania polegają przede wszystkim na dywersyfikacji profili prowadzonej działalności gospodarczej i włączaniu projektów mających na celu uwzględnienie zmian na rynku motoryzacyjnym, a tym samym zmianę struktury zapotrzebowania na paliwa transportowe.

Widzimy dziś wyraźnie, że przedsiębiorcy paliwowi – i to wszyscy – przygotowują się do transformacji na rynku samochodowym, na rynku transportowym w Polsce. Jest to realizowane konsekwentnie. Jest to zaplanowane. W najbliższych latach będą realizowane istotne działania w tym zakresie, które dostrzegamy i którym bardzo mocno kibicujemy. Niech mi państwo pozwolą na dwa słowa komentarza dotyczącego tematu rafineryjnego.

Po pierwsze, w najbliższych latach prognozowane jest – jak powiedziałem – co najmniej utrzymanie się popytu na paliwa tradycyjne w Polsce. Rynek samochodów ciągle rośnie. Ważna będzie też w najbliższych latach kwestia ukraińska. Ona nie jest bagatelna. W zależności od rozwoju sytuacji wojennej tak czy inaczej popyt na paliwa gotowe, realizowany ze strony polskiej w stronę Ukrainy, będzie znaczący. Oczywiście, może być nawet większy w sytuacji, kiedy przystąpimy – mam nadzieję, że wspólnie i jak najszybciej – do odbudowy Ukrainy po zniszczeniach. Natomiast nie bez znaczenia jest także długofalowa, długoterminowa obecność uchodźców ukraińskich w Polsce, która po prostu zwiększa – i to istotnie – konsumpcję paliw.

Dlatego prace inwestycyjne i modernizacyjne w obszarze rafinacji ropy naftowej powinny iść w kierunku optymalizacji i zwiększania wydajności produkcji paliw, i to się dzieje. Podkreślam to zwłaszcza dlatego, że w sytuacji mocnej dywersyfikacji dostaw ropy naftowej do Polski, kiedy sprowadzamy ropę naftową różnych gatunków, naturalną rzeczą jest potencjalne obniżenie czy zmniejszenie uzysków z rafinacji ropy naftowej i z przerobu. Natomiast działania optymalizacyjne w obszarze modernizacji inwestycji w rafineriach idą w tym kierunku, żeby temu przeciwdziałać, żeby temu zapobiegać, tak żeby ubytki w obszarze paliw były nieznaczące lub nie występowały w ogóle. To jest bardzo konkretne działanie.

Podkreślałem to już, że widzimy wyraźnie trend wzrostowy w obszarze petrochemii. Wspieramy go. Nie chcę wybiegać poza granice mojego wystąpienia. Zapewne przedstawiciele PKN Orlen będą o tym mówić więcej. Czekamy także na poważne inwestycje w tym zakresie w obszarze Rafinerii Gdańskiej. Warta podkreślenia jest rola biopaliw ciekłych, biokomponentów, a także paliw syntetycznych.

Jak powiedziałem, w perspektywie do 2035 r. czy do 2040 r. udział paliw tradycyjnych w transporcie będzie znaczący. To będzie znaczący udział. To będzie nadal miało dominujące znaczenie. Dlatego bardzo celowe jest zapewnienie w tym czasie warunków do rozwoju technologii pozwalających na ograniczenie emisyjności produkcji i zużycia tych paliw. Tu właśnie pojawiają się nam rozmaite inicjatywy związane z biokomponentami i biopaliwami. Te działania koncentrują się na kilku obszarach. Oczywiście, mówimy o energii elektrycznej używanej do napędu samochodów. Mówimy o wodorze. Mówimy o gazie zmiennym w postaci LNG i CNG, o biopaliwach ciekłych, o paliwach syntetycznych czy wreszcie o wykorzystywanych na cele transportowe biokomponentach i innych paliwach odnawialnych.

Trzeba koniecznie wspomnieć o celach regulacyjnych w tym zakresie, które pojawiają się na polskim horyzoncie z kierunku europejskiego. Mamy w tej chwili udział OZE w transporcie kształtujący się na poziomie kilku procent, powyżej 5%. W skali całej Unii Europejskiej jest to jednak troszkę więcej. Dyrektywa dotycząca...

Poseł Mirosława Nykiel (KO):

Ile jest w skali Unii?

Dyrektor departamentu MKiŚ Przemysław Bryksa:

Dane, które mam zapisane, mówią o 2018 r.

To są pełne i przekrojowe dane za ten czas. Wtedy w Polsce mieliśmy 5,6%, a na poziomie Unii Europejskiej to było 8%. Tak wyglądała różnica. Powiedzmy, że to się zmienia, w tym sensie, że tu rośnie i tu rośnie. Natomiast niestety ta różnica pozostaje. To jest – nazwijmy to – pewna trudność występująca po naszej stronie. Niestety obserwujemy ją.

Natomiast dyrektywa Unii Europejskiej jednoznacznie kieruje nas w kierunku użycia OZE w transporcie. Mam na myśli dyrektywę RED II. Wprowadziła ona wprost obowiązek osiągnięcia 14% udziału OZE w transporcie do 2030 r., więc mówiąc wprost, jest to bardzo ambitny cel. Zarówno w perspektywie europejskiej, ale także – a może nawet przede wszystkim – w perspektywie Polski. W związku z tym dzisiaj w obszarze regulacyjnym jest realizowane wyznaczenie ścieżki dojścia do tego celu.

Jest projekt, który jest w tej chwili procedowany na forum Rady Ministrów. Mamy nadzieję, że jak najszybciej trafi do łaski marszałkowskiej. Jest to projekt nowelizacji kompleksowej ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych – UC110. Projekt wprowadza drogę dojścia do tego celu w polskich warunkach przy wykorzystaniu narzędzia, które jest zdefiniowane w tej ustawie, czyli narodowego celu wskaźnikowego, który oznacza właśnie limit czy wskaźnik minimalnego udziału w danym roku kalendarzowym paliw odnawialnych i biokomponentów w ogólnej ilości paliw ciekłych i biopaliw ciekłych zużywanych w transporcie.

Rzeczywiście wytyczamy tę ścieżkę, jest wytyczana ambitnie. Niewątpliwie wiąże się to z potrzebami inwestycyjnymi po polskiej stronie. Oczywiście, wiąże się to z potrzebami i to są szanse. Są możliwości wykorzystania półproduktów, które leżą i niszczeją. Nie są do tej pory używane. Oczywiście, mówimy o ogromnych zasobach biomasy, które mamy w Polsce. Mówimy także o perspektywach wytwarzania biopaliw i biokomponentów po prostu i najzwyczajniej mówiąc ze śmieci, których tak jak wszystkim, nam też nie brakuje.

Mówimy wreszcie o wytwarzaniu zaawansowanych biopaliw i biokomponentów drugiej generacji. Te inwestycje też są w Polsce realizowane. Czekamy na ich efekty. Na pewno będzie o tym więcej w kolejnych wystąpieniach. To, o czym powiedziałem, to jest ogromna szansa dla polskich przedsiębiorstw, dla polskich zasobów, które mamy. Z punktu widzenia konkurencji surowcowej między energetyką a przemysłem rolno-spożywczym oraz w sumie dla popularyzacji gospodarki w obiegu zamkniętym racjonalne jest zwiększanie wykorzystania tych biokomponentów, które są właśnie pochodzenia odpadowego, choć aktualny poziom wykorzystania, ale także rozwoju technologicznego i pewne trudności organizacyjne utrudniają ich wielkoskalowe wykorzystanie. Ale to się zmienia. Dostrzegamy, że to będzie się także zmieniało z biegiem czasu.

To właśnie chcemy stymulować odpowiednimi regulacjami w ramach tej dużej nowelizacji. Nie chcę przeciagać, wchodząc w bardzo szczegółowe dywagacje na temat elektromobilności czy poszczególnych innych paliw, które wymieniłem. Paliw, które w okresie przejściowym będą nam służyły bardzo wydatnie.

Chcę tylko wspomnieć, że chociażby w obszarze wodoru mamy już przygotowane i zrealizowane, wdrożone serie rozwiązań regulacyjnych. Kolejne są w drodze. Mam na myśli rozporządzenia, które kształtują rynek wodoru w Polsce. Chociażby te, które dotyczą jakości paliwa wodorowego czy metod badania paliw wodorowych. Te rozporządzenia pani minister Anna Moskwa podpisała jeszcze w grudniu 2022 r., więc można powiedzieć, że kościec regulacyjny dla rynku wodorowego jest już bardzo wydatnie zarysowany. To, co wydaje się, że warto podkreślić, to niewątpliwie kwestia elektromobilności, którą dostrzegamy i promujemy. Dość powiedzieć, że wykorzystanie energii elektrycznej, szczególnie tej, która będzie pochodziła z odnawialnych źródeł energii, będzie bardzo mocno promowane w ogólnym miksie transportowym, jeśli chodzi właśnie o wykonywanie obowiązków narodowego celu wskaźnikowego dla wszelkich firm, które są do tego zobowiązane.

Wspominałem państwu o tym, że Polska bardzo mocno, jeśli chodzi o sektor przedsiębiorców tworzących warunki do rozwoju elektromobilności... Nie jesteśmy w ogonie. Jesteśmy bardzo zaawansowani. Przemysł motoryzacyjny oraz okołomotoryzacyjny w Polsce są bardzo rozbudowane. Za tym podążają działania firm, które, można powiedzieć, stoją na zapleczu całego rynku transportowego w Polsce, czyli przede wszystkim

firm prowadzących stacje paliw i sieci stacji paliw. Realizowane są bardzo intensywne działania zmierzające do wyposażania kolejnych obiektów. Tu plany inwestycyjne są bardzo mocno zarysowane. Po prostu wszystkie firmy to realizują. Jeżeli mówimy o wyposażaniu stacji paliw w punkty ładowania samochodów elektrycznych, to nie mówimy tutaj o „wolnoobrotowych” ładowarkach. Oczywiście, mówimy o ultraszybkich ładowarkach o wysokiej mocy ładowania. Te inwestycje są zaawansowane. Będą dostrzegalne w ciągu najbliższych kilku lat w formie tysięcy punktów ładowania, rozmieszczonych w Polsce na stacjach benzynowych.

Jest takie pytanie. Jak będzie się kształtował ten rynek? Jak będzie ostatecznie wzrastała liczba samochodów elektrycznych w ogólnej liczbie pojazdów? Obserwując obecny trend, wydaje się – tak oceniamy – że jesteśmy w stanie zdążyć z zapewnieniem odpowiednich źródeł ładowania wszystkim pojazdom poruszającym się po polskich drogach, które będą tego wymagały. Jest to trend nieodwracalny. Szczególnie w ruchu aglomeracyjnym, w ruchu miejskim będzie to bardzo, bardzo potrzebne.

Wydaje się, że perspektywą dla ruchu ciężkiego oraz ruchu na dalsze odległości mogą być pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi. Jak powiedziałem, przejściowo będzie to gaz ziemny, a docelowo mamy nadzieję, że perspektywa raptem 1% pojazdów napędzanych wodorem się nie sprawdzi. Mamy nadzieję, że ich liczba będzie zdecydowanie ewoluowała w górę. Że pojazdy z ogniwami wodorowymi staną się zdecydowanie bardziej popularne. Idzie to także w kierunku rozbudowy mocy wytwórczych, jeśli chodzi o wytwarzanie wodoru oraz możliwości jego dystrybucji, logistyki i ostatecznie tankowania. Jest to niewątpliwie paliwo przyszłości zapewniające dużo większą swobodę poruszania się niż energia elektryczna, przynajmniej jeśli chodzi o obecne uwarunkowania techniczne dotyczące pojemności baterii i ich wydolności w ruchu na długich odległościach.

To tyle takiego bardzo skrótowego przeglądu. Myślę, że podsumowaniem tego powinno być jednoznaczne stwierdzenie, że obserwujemy zmiany, które będą następowały w miksie zaopatrzenia w paliwa pojazdów w Polsce. Natomiast uwzględniając różne zmienne, wydaje się, że w perspektywie 2030 r. czy nawet 2035 r. konsumpcja tradycyjnych paliw węglowodorowych powinna być na takim samym poziomie jak teraz lub nawet wyższym, co stanowi z kolei bezpieczną perspektywę, jeżeli chodzi o produkcję tych nośników energii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Myślę, że osobnym tematem czy kwestią do dyskusji byłaby zdolność społeczeństwa do tego, żeby przystosować się do wymogów związanych z kosztami zakupu samochodów, które stosowałyby alternatywne źródła, jeśli chodzi o zasilanie albo – jak pan sam wspominał – do kwestii związanych z kosztami zakupu paliwa, które będzie środowiskowo obojętne, jeżeli można użyć takiego określenia. Mówi się tu o paliwie syntetycznym i o różnego rodzaju sposobach produkcji. Z tego, co mi wiadomo, unijne instytucje też stwierdziły co do przyjętych przepisów, że za kilka lat powinno nastąpić sprawdzenie, czy możliwe jest w ogóle ich wdrożenie czy wprowadzenie. Na pewno wszyscy z ciekawością będą się temu przysłuchiwać.

Teraz poprosiłbym o zabranie głosu przedstawiciela PKN Orlen. Zdalnie?

Dyrektor Biura Strategii i Projektów Strategicznych PKN Orlen SA Karol Wolff:

Zdalnie. Dzień dobry, szanowni państwo. Karol Wolff, reprezentuję PKN Orlen. Jestem dyrektorem Biura Strategii i Projektów Strategicznych.

Uzupełniając wystąpienie dyrektora Przemysława Bryksy, chciałbym z jednej strony pokazać kontekst zmian, które się dzieją w naszym otoczeniu biznesowym, gospodarczym, a z drugiej strony powiedzieć o planach rozwojowych PKN Orlen i o odpowiedzi Grupy Orlen na te wyzwania, które widzimy. Dużo tematów, które chciałem poruszyć, zostało już poruszonych przez pana dyrektora Bryksę. My również optymistycznie patrzymy w przyszłość. Widzimy duże szanse dla firmy i korzyści ze zmian, które się dzieją. Jednocześnie jesteśmy świadomi wyzwań czy konieczności inwestycji, które musimy podjąć. Przechodząc do początku, pokażę kontekst tego, co w tym momencie dzieje się w energetyce, w którym momencie jesteśmy i dokąd zmierzamy.

Chciałbym powiedzieć, że przez ostatnie kilka czy kilkanaście lat świat jako taki doszedł do wniosku, że technologie, które dawały nam energię przez ostatnie stulecie, czyli technologie, których podstawą były węglowodory, tj. węgiel, ropa naftowa czy gaz ziemny, były dobre do... Zostały de facto wynalezione w XIX wieku i stały się nieefektywne w XXI wieku, kiedy na świecie żyje już 8 mld ludzi, a nie 2 mld ludzi, jak było na początku XX wieku. Dodatkowo zaobserwowaliśmy negatywne skutki wewnętrzne stosowania węglowodorów, które odbijają się na zwiększonym ryzyku występowania negatywnych zmian klimatycznych. Te z kolei mogą się przełożyć na gorszy poziom życia czy większe ryzyka dla funkcjonowania naszych społeczeństw.

Dlatego to, co dzieje się obecnie, czyli cały trend związany z transformacją energetyczną, jest procesem nieuniknionym. Jest procesem, który ma na celu zmianę źródeł zapewnienia energii naszym gospodarkom, naszym społeczeństwom. Mówimy tu o ewolucji, a nie o rewolucji. Jednak zmniejszać się będzie ilość węglowodorów w zapewnieniu energii dla gospodarek. Wreszcie będą inne źródła generowania energii, a w szczególności źródła odnawialne.

Według prognozy Międzynarodowej Agencji Energetycznej globalny szczyt zapotrzebowania na ropę naftową może przypaść już w 2024 r. Do tej pory popyt na ropę naftową rósł w ostatnim czasie głównie w Azji. Spodziewamy się, że od przyszłego roku popyt będzie już de facto stabilny lub będzie lekko spadał. Ten spadek nie jest pewny, ale według różnych prognoz tzw. peak oil, czyli szczyt zapotrzebowania na ropę naftową, jest najbardziej prawdopodobny między 2024 r. a 2030 r.

Co wpływa na taką sytuację? Przede wszystkim jest to rozwój technologii. W ciągu ostatnich dwóch dziesięcioleci zdecydowanie rozwinęły się alternatywne technologie generowania energii elektrycznej i alternatywne technologie w transporcie, które są już równie efektywne jak węglowodory. Technologie bazujące na odnawialnych źródłach energii, tj. OZE, na lądzie i na morzu, jeśli chodzi o energetykę wiatrową czy technologie fotowoltaiczne, nie wymagają zasobów, a średni koszt generowania energii elektrycznej uwzględniający zarówno inwestycje, jak i samo funkcjonowanie praktycznie zrównuje się już albo jest niższy od technologii bazujących na węglowodorach.

Z jednej strony ten rozwój brał się z rosnącej troski o otoczenie i z preferencji społecznych. Widzimy, że coraz większa część społeczeństw zwraca uwagę na to, w jaki sposób jest generowana energia i jakie źródła energii wykorzystujemy. Przekłada się to w naturalny sposób na regulacje, które jako podmiot gospodarczy musimy stosować. Te wszystkie czynniki powodują, że obecna transformacja energetyczna przebiega zdecydowanie szybciej niż poprzednia.

W historii mieliśmy już kilka zmian systemu generowania energii elektrycznej. Na początku XX wieku było to wejście ropy naftowej na rynek energii. W latach 70. XX wieku we Francji czy w krajach zachodnich była to energia nuklearna. Obecnie zmiany, które obserwujemy, polegają na zwiększeniu globalnych źródeł energii odnawialnej bazującej właśnie na energii wiatrowej czy na energii fotowoltaicznej. Są one zdecydowanie szybsze niż każda wcześniejsza zmiana. Przykładowo od 2009 r. moc fotowoltaiczna na świecie wzrosła czterokrotnie w ciągu 7 lat. Wcześniej taki czterokrotny wzrost wymagał ok. 20–25 lat rozwoju technologii. Co to powoduje? To powoduje to, że patrząc na przyszłość sektora energii – z jednej strony wykorzystywanej w przemyśle, a z drugiej strony wykorzystywanej w transporcie – widzimy, że coraz mniejsze znaczenie będzie odgrywać ropa naftowa, a coraz większe znaczenie będzie miała energia elektryczna, głównie ze źródeł odnawialnych.

Mówimy o trendzie elektryfikacji gospodarki, elektryfikacji przemysłu i transportu. Ten trend, na przykład w motoryzacji, przejawia się zwiększeniem znaczenia elektromobilności. Jest on dla nas jednym z trendów, które wyznaczają przyszłość funkcjonowania takich firm jak nasza. Wyznaczają kierunki, w których musimy się rozwijać. Czynnikiem napędzającym te zmiany jest – jak już powiedziałem – niższy koszt pozyskania energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii, które stają się coraz bardziej konkurencyjne dla źródeł konwencjonalnych, czyli dla dotychczasowych źródeł. Chociażby z tego powodu będą one systematycznie wypierać źródła dotychczasowego miksu energetycznego.

Może podam państwu kilka liczb, prognoz, na które patrzymy, budując wszystkie strategie Grupy Orlen. Zakładamy, że na świecie odnawialne źródła energii elektrycznej

staną się nowym podstawowym źródłem energii, stanowiąc ok. 50% miksu energetycznego już w 2030 r. i ok. 85% miksu energetycznego do 2050 r. Jest to widoczne również w Polsce, bo tam, gdzie jest to możliwe, następuje szybki rozwój źródeł energii.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Przepraszam, proszę pana, nie dyskutujemy o OZE, chociaż to ma oczywiście znaczenie, dyskutujemy o perspektywach rozwoju sektora paliw ropopochodnych w Polsce do 2035 r. Prosiłbym, żeby pan skupił swoją wypowiedź na tym temacie, bo inne, które pan porusza, są członkom Komisji i osobom, które nas słuchają, doskonale znane.

Dyrektor biura PKN Orlen SA Karol Wolff:

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Nie mówię o tym bez powodu, gdyż rozwój energii odnawialnej jest ściśle związany z rozwojem elektromobilności. W takim sensie, że założenie dotyczące rozwoju floty pojazdów w naszych gospodarkach jest takie, że przelączamy samochody ze źródeł węglowodorowych, z ropy naftowej, na elektromobilność, a prąd do tych samochodów jest czerpany ze źródeł odnawialnych.

Przepraszam za ten może trochę przydługi wstęp, jednak chciałbym, żeby mieli państwo kompleksowe zrozumienie złożoności systemów energetycznych, w których funkcjonujemy. Chciałbym pokazać to, że w dzisiejszym świecie nie jesteśmy w stanie pokazywać segmentu transportu w oderwaniu od innych segmentów gospodarki. Ta złożoność staje się coraz większa i coraz ważniejsza również dla segmentu transportu, ale jak najbardziej przejdę do segmentu transportu. Widzimy to, że w transporcie paliwa płynne mają zostać zastąpione energią elektryczną lub innymi paliwami.

Według świeżego raportu przygotowanego przez agencję Bloomberg New Energy elektryfikacja transportu to najszybciej rosnąca kategoria inwestycji w transformację energetyczną. Jest to trend światowy. W Europie Środkowo-Wschodniej również będziemy doświadczać tego trendu, chociaż pewnie z pewnym opóźnieniem, jak już zostało powiedziane. Szczyt konsumpcji paliw w Europie Środkowej czy w Polsce jest spodziewany ok. 2030 r., podczas gdy w pozostałej części kontynentu wystąpił już wcześniej. Wolumen konsumpcji paliw będzie już tylko spadał.

Zgodnie z naszymi prognozami przewidujemy, że szczyt konsumpcji paliw w Polsce wystąpi wiosną ok. 2030 r., a może ok. 2035 r., po czym będziemy obserwować lekki spadek do 2040 r. Ten spadek pogłębi się po 2040 r., w szczególności w konsumpcji paliw płynnych. W Polsce po 2035 r. zmniejszy się popyt na benzyny. Popyt na olej napędowy, który dominuje w transporcie ciężarowym, będzie bardziej stabilny i będzie dłużej funkcjonował w gospodarce. Zmniejszenie popytu na benzyny jest szczególnie istotne z punktu widzenia takich zakładów jak rafinerie, gdyż, jak już mówiliśmy, jesteśmy w stanie zmniejszający się popyt na frakcję benzynową zastąpić czy wykorzystać w przemyśle petrochemicznym. O tym za chwilę też chciałbym powiedzieć.

Obecnie, w 2022 r., wśród nowych aut wciąż dominuje benzyna i spalające ją miejskie hybrydy, czyli auta z silnikiem benzynowym. Aut benzynowych w 2022 r. było ok. 50%, a hybrydowych ok. 30%. Pewnie w nadchodzących latach tak to jeszcze będzie wyglądać. Przekłada się to na stabilny popyt na paliwa w kolejnych latach, ale przewidujemy wzrost liczby pojazdów elektrycznych. Te przewidywania są mniej więcej spójne z liczbami, o których mówił pan dyrektor Bryksa chwilę temu. Pan dyrektor Bryksa mówił o ok. 23% samochodów elektrycznych w 2040 r.

W założeniach PKN Orlen zakładamy, że w 2030 r. będziemy mieli tych samochodów ok. 1,3 mln, a w 2035 r. pewnie ok. 3 mln. Prognoza jest rozrzucana między 2,2 mln, a 3,3 mln samochodów. Przy flocie stanowiącej ok. 17–18 mln samochodów w Polsce oraz 15 mln gospodarstw domowych jest wciąż ok. 20% gospodarstw domowych, które korzystałyby z samochodów elektrycznych. Widzimy z doświadczeń innych podmiotów i z doświadczeń innych krajów, że poziom elektromobilności jest silnie powiązany ze wsparciem publicznym. Subsydia czy subsydiowanie samochodów elektrycznych, a przez to obniżenie ich kosztów, staje się jednym z ważniejszych czynników rozwoju elektromobilności w danej gospodarce.

Oprócz elektromobilności, co też już zostało powiedziane, ważny jest też szybki rozwój paliw alternatywnych, który przyczynił się do...

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dobrze. Przerwę. Przepraszam pana na chwilę. Czy mamy ze strony Orlenu kogoś innego, kto będzie jeszcze zabierał głos?

Członek zarządu PKN Orlen ds. strategii i zrównoważonego rozwoju Iwona Waksmundzka-Olejniczak:

Tak. Dzień dobry, Iwona Waksmundzka.

Po tym wystąpieniu, które dla państwa przygotowaliśmy, które pan dyrektor – mam nadzieję – za chwilę skończy, jesteśmy gotowi na pytania.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dobrze. Będą państwo uruchamiać kamerę czy cały czas będą państwo z wyłączoną kamerą?

Członek zarządu PKN Orlen Iwona Waksmundzka-Olejniczak:

Oczywiście. Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Część informacji jest przekazywana niewerbalnie, proszę państwa, więc może warto byłoby ją włączyć. Czekamy z niecierpliwością na zabranie głosu przez panią. Dziękuję.

Dyrektor biura PKN Orlen SA Karol Wolff:

Po pokazaniu kontekstu chciałbym się teraz skupić na najważniejszych elementach strategii PKN Orlen.

Chodzi o strategię do 2030 r., którą zaktualizowaliśmy na początku bieżącego roku, na przełomie lutego i marca. Podstawą tej strategii są trzy zasadnicze obszary. Z jednej strony chcielibyśmy wzmocnić dotychczasowe obszary działalności, czyli działalność związaną z rafinerią czy chociażby ze sprzedażą detaliczną paliw. To wzmocnienie nie polega na dużych inwestycjach w rozwój. To wzmocnienie polega na dużych inwestycjach, ale w utrzymanie tych instalacji, w poprawę ich efektywności, w poprawę ich funkcjonowania czy konkurencyjności na rynku międzynarodowym, na osiągnięciu synergii po połączeniach, ale także na redukcji emisyjności naszych zakładów produkcyjnych takich jak na przykład rafinerie. Przeciętną warstwą inwestycji są kluczowe inwestycje, które podejmujemy po połączeniach w czterech dużych obszarach.

Po pierwsze, jest to – jak już mówiliśmy – petrochemia. Petrochemia jest odpowiedzią PKN Orlen na wyzwania kurczącego się popytu na paliwa, pewnie po 2035 r. Wtedy zmniejszy się liczba lżejszych frakcji, które wychodzą z procesu przerobu ropy naftowej. Do tej pory były one ukierunkowane na produkcję benzyn. Rozwój instalacji petrochemicznych pozwoli na wykorzystanie tych frakcji w stronę przerobu ich na bardziej zaawansowane produkty chemiczne, czyli po prostu plastik.

W tym momencie podejmujemy jedną z największych inwestycji w Polsce – inwestycję w projekt Olefin III. Jest to inwestycja, która ma na celu produkcję ok. 1 mln ton olefin. Ta inwestycja ma na celu zabezpieczenie funkcjonowania Rafinerii w Płocku, kiedy popyt na produkty ropopochodne ze strony rafinerii (*niezrozumiałe*).

Drugim obszarem, w którym inwestujemy w Grupie Orlen, jest energetyka odnawialna. W naszej strategii pokazaliśmy cele związane z energetyką odnawialną dla Grupy Orlen. W tym momencie wynoszą one 9 GW do 2030 r. Chcemy inwestować w moce odnawialne zarówno na morzu, jak i na lądzie. Widzimy w tym potencjał rozwojowy dla PKN Orlen. Widzimy możliwości związane z takimi inwestycjami.

Wśród inwestycji, które wydają się ważne w kontekście tematu, o którym dzisiaj mówimy, są inwestycje związane z szeroko rozumianymi paliwami alternatywnymi. Z jednej strony mam na myśli biopaliwa. Zwiększyliśmy nasz cel produkcji biopaliw z 2 mln t w 2022 r. do 3 mln t obecnie. Takie moce chcemy mieć do 2030 r. Podjęliśmy działania, żeby te moce zrealizować.

W tym momencie w Polsce, w Płocku, realizujemy projekt instalacji, która pozwoli na przerobienie tłuszczu spożywczych, tłuszczu posmażalniczych, które można wyko-

rzystać w procesie rafineryjnym, dodając je do oleju napędowego. Z kolei w Jedliczach budujemy instalację bioetanolu. To jest bioetanol bazujący na lignocelulozie, czyli po prostu na słomie. Bioetanol jest biokomponentem dodawanym do benzyn. Jak państwo na pewno wiedzą, ilość biokomponentów w benzynach w najbliższym czasie ulegnie (*niezrozumiale*). Biopaliwa to jest jeden obszar inwestycji, w które inwestujemy właśnie w obszarze paliw, żeby zwiększyć udział paliw alternatywnych niskoemisyjnych w naszym portfolio produktów.

Drugim obszarem jest biogaz – biometan. Biogaz jest szczególnie ważny w kontekście połączenia Grupy Orlen i grupy PGNiG. Będzie szczególnie ważnym gazem z punktu widzenia zarówno instalacji przemysłowych, jak i transportu. Jesteśmy jednym z głównych przemysłowych konsumentów gazu przy produkcji petrochemicznej czy przy produkcji nawozu, ale gazu będziemy potrzebować więcej w instalacjach CCGT, czyli w elektrowniach gazowych, które budujemy w Ostrołęce. Przygotowujemy budowę w Grudziądzu. Jednym z elementów, które pozwalają na wykorzystanie gazu w przemyśle czy bezpośrednio w transporcie, chociażby w postaci gazu sprężonego CNG czy płynnego LNG, jest możliwość wykorzystania biogazu do takich zastosowań. W strategii do 2030 r. pokazaliśmy dość ambitny cel produkowania 1 mld m³ biogazu, co przekłada się na ok. 4,5–4,6 mln m³ czystego bioetanolu zastępującego gaz ziemny.

Trzecim elementem strategii, na który chcemy położyć duży nacisk, związanym z alternatywną mobilnością, jest elektromobilność. Zdecydowanie zwiększyliśmy nasze ambicje, jeśli chodzi o ładowarki do samochodów elektrycznych. Dwa lata temu mówiliśmy o tym, że będziemy chcieli mieć ok. 1 tys. ładowarek do 2030 r., ale ta liczba będzie zmienna w zależności od tego, jaki będzie popyt. Widzimy, że popyt jest większy, w szczególności chociażby na rynku niemieckim, na którym jesteśmy obecni. Mamy ok. 5% udziału w rynku niemieckim. Mówimy, że na rynku niemieckim, a także na rynkach środkowoeuropejskich chcemy mieć ok. 10 tys. ładowarek do...

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Proszę państwa, informacja na temat planów rozwoju sektora paliw ropopochodnych w Polsce do 2035 r., a nie ładowarek w Niemczech. Rozumiem, proszę państwa, że to ma znaczenie. Ma wpływ na strategię całej firmy. To jest to, co chcą państwo zaprezentować, bo mają się państwo czym chwalić, ale – proszę państwa – skupmy się na tym, co jest tematem posiedzenia podkomisji. Nie oczekuję, że przedstawią państwo całą strategię dotyczącą wszystkich planów działalności państwa grupy, bo musielibyśmy chyba zwołać osobne posiedzenie Sejmu, a nie podkomisji, żeby to wszystko omówić. Skupmy się na tematach dotyczących petrochemii i inwestycji do 2035 r. na terenie Polski, jeżeli można. Dziękuję.

Pełniący obowiązki dyrektor wykonawczy ds. strategii i innowacji oraz relacji inwestorskich w PKN Orlen Robert Śleszyński:

Podsumuję to, co właściwie powiedział kolega, też w kontekście pana oczekiwania.

Mianowicie trendy, o których dyskutowaliśmy – dyrektor Bryksa też je przedstawiał – bezpośrednio wpływają na polską gospodarkę. To, co kolega przed chwilą zaprezentował, to przedstawienie świadomości tego, że firmy w Polsce – a jednym z kół napędowych, jeśli chodzi o polską gospodarkę, jest PKN Orlen – powinny się do tych trendów dostosować, a właściwie w niektórych elementach je wyprzedzać.

Ważne do przekazania jest to, że absolutnie potwierdzamy, że jeśli chodzi o tradycyjne paliwa, następuje zmiana trendu. Natomiast nie jest tak, że one zostaną wygaszone całkowicie. Popyt na nie będzie na pewno w dużej mierze generowany przez transport, zwłaszcza ciężki, bo tak funkcjonują gospodarki. Zresztą te przepisy, do których się odwołujemy na poziomie Unii Europejskiej, właśnie tego transportu nie wykluczają w tym zakresie. Trzeba mieć tego świadomość.

Natomiast w pozostałych obszarach dojdzie do zmiany polegającej na tym, że zamiast tradycyjnych paliw będzie portfolio produktów paliwowych produkowanych przez zieloną energię. Jednym z elementów będą też paliwa syntetyczne. Tak naprawdę to już się dzieje. Trzeba mieć tego świadomość. To, co wynika z tych przepisów, nie jest dla nas wielkim zaskoczeniem. Właściwie te przepisy odzwierciedlają to, co już się dzieje.

Trzeba mieć tego świadomość. Wielką odpowiedzialnością jest też strategia takiej firmy jak Grupa Orlen w tym obszarze.

Oczywiście, jest to pójdzie w petrochemię. Tam, gdzie podstawowe produkty tradycyjne będą traciły popyt, trzeba wprowadzać technologie, które – mówiąc wprost – konwertują ropę naftową w dużej mierze na benzynę, która jest dalej wykorzystywana do przedłużenia łańcucha wartości w inwestycjach petrochemicznych. Czyli węglowodory jako takie będą jak najbardziej potrzebne. Natomiast będzie się zmieniało ich przeznaczenie. Będzie też coraz większy udział paliw alternatywnych. Dobrze jest założyć, że gospodarki będą tak funkcjonować, że portfolio nośników energii będzie po prostu zdecydowanie szersze niż to, które jest dzisiaj. Padło bardzo dużo liczb, jeśli chodzi o trendy. To jest to, o czym mówił dyrektor Bryksa. Jest to spójne z naszymi założeniami, jeżeli chodzi o to, co przyjęliśmy do strategii Grupy Orlen.

Kończąc, podsumuję to w ten sposób, że najważniejsze przy tych zmianach będzie to, że gospodarki będą się musiały przestawić na duże portfolio paliw alternatywnych. Nie będzie tak, że nagle wodór wyprze wszystko czy konkretne biopaliwa wyprą wszystko. To raczej będzie portfolio produktów paliwowych alternatywnych, w którym dużym zasobem, jeśli chodzi o wkład w produkcję tych paliw, będzie po prostu energia odnawialna – zielona energia.

Myślę, że jesteśmy gotowi na pytania, jeżeli byłyby szczegółowe pytania, bo możemy się rozwinąć bardzo szczegółowo w każdym z tych obszarów. Jednak kluczowe przesłanie jest chyba takie, że polska gospodarka jest w dużej mierze gotowa do zmiany tych trendów. Oczywiście PKN Orlen też – będzie wyznaczać trendy w tych obszarach, wchodząc w inwestycje z wykorzystaniem nowoczesnych technologii, które będą pozwalały na coraz większą skalę produkcji, chociażby paliw syntetycznych.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję bardzo za wypowiedź. Prosiłbym tylko, żeby państwo biorący udział w posiedzeniu w trybie zdalnym przedstawiali się, żebyśmy mieli informację do protokołu o tym, kto zabierał głos.

Zanim pojawią się jakieś pytania, chciałbym tylko spytać, czy ktoś spośród przedstawicieli innych firm, podmiotów czy instytucji chciałby teraz zabrać głos czy się wypowiedzieć? Jeżeli nie, oddaję głos pani poseł, która zapewne ma pytania. Tylko nie wiem, czy do pana dyrektora, czy do przedstawicieli Orlenu.

Poseł Mirosława Nykiel (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Słuchając uważnie tego, co mówił pan minister, a później przedstawiciel PKN... Pan dyrektor, tak? Może to dobrze panu wróży. Po pierwsze, dziękuję panu przewodniczącemu, że poświęcił posiedzenie podkomisji temu tematowi, bo to jest ogromnie ważny temat. Z jednej strony chciałabym trochę uspokoić sytuację, bo 12 lat to ogrom czasu, biorąc pod uwagę, że technologie zmieniają się w tempie wykładniczym. Z drugiej strony oczekiwałabym, że usłyszę tutaj konkretny plan dotyczący tego, jak będziemy do tego dochodzić i jakie są zagrożenia. Chodzi bowiem o to, żeby to ocenić.

Patrząc na teraźniejszość i 12 lat wstecz, gdyby wówczas powiedziano, że samochody Tesla 3 będą mogły na jednym ładowaniu przejechać 500 km, to nikt by nie uwierzył. Ja też bym niedowierzała, a proszę, stało się. Jest postęp wykładniczy w rozwoju technologii. Czasami aż nam brakuje wyobraźni, co może być. Natomiast Unia podchodzi do tego tak, że po pewnym czasie zweryfikuje te wszystkie plany.

Od przedstawicieli koncernu PKN Orlen chciałabym usłyszeć bardziej konkretny plan, żeby się uspokoić. Jak jest z tymi paliwami? Na jakim etapie? Jakie są technologie? Mówienie o ogólnikach i opowiadanie nam o rzeczach, które będąc od lat członkiem Komisji, śledzę na bieżąco i oceniam... Poprosiłabym pana – i taki mam wniosek do pana przewodniczącego – żeby bardziej konkretnie przedłożyć taki plan działania na przyszłość, żebyśmy mogli jako przedstawiciele parlamentu być spokojni. Albo powiedzieć: zróbcie coś więcej. 21 mld zł zysku za ubiegły rok do czegoś zobowiązuje. Nie będę do tego wracać, żeby nie upolityczniać. Staram się nie upolityczniać tej dyskusji, bo chcemy zgłębić temat. Po to są podkomisje. Natomiast warto byłoby...

Proszę mi wybaczyć, ale muszę to powiedzieć. Niech się państwo przeschłają z prezentacji, bo słuchałam i trochę „siadała mi szczeka”, mówiąc kolokwialnie, kiedy słuchałam przedstawicieli koncernu. Poziom prezentacji, na co pan przewodniczący zwracał uwagę, brak kamery, a później takie opowiadanie o wszystkim i o niczym – proszę państwa, to jedno. Bardziej mnie interesuje, i ogromnie o to proszę, żeby państwo przedstawili bardzo konkretny plan dochodzenia do 2035 r., który wyznaczyła nam Unia.

Sekundę. Jeszcze jedno zdanie. Chodzi o to, żebyśmy się uspokoili albo po prostu przedsięwzięli inne środki. Mam pytanie do pana ministra czy do pana dyrektora – do przedstawiciela ministerstwa. Ile mamy teraz ładowarek? Mówił pan tak ogólnie albo nie usłyszałam czy nie zrozumiałam. Ile jest teraz ładowarek w Polsce? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Pani poseł, ja tak ad hoc.

Na część pytań, które pani poseł zadała, pan dyrektor odpowiadał w pierwszej części swojej wypowiedzi, a pani przyszła trochę później. Jeżeli przedstawiciele PKN Orlen będą chcieli uzupełnić swoją wypowiedź, to jak najbardziej, ale może nawiązując do pani wypowiedzi, przygotujemy interpelację, którą wspólnie możemy wysłać. Damy czas koncernowi, żeby odpowiedział na to pytanie w formie pisemnej, jeżeli – być może – wymagałoby to przelania na papier i dłuższego zastanowienia się. To nam po prostu nie ucieknie.

Teraz oddam głos panu dyrektorowi, jeśli będzie chciał udzielić informacji. Później mamy jeszcze zgłoszenie pana Wiwały, ale to już po panu dyrektorze. Oczywiście jest pytanie, czy przedstawiciele Orlenu będą chcieli jeszcze zabierać głos w tej części dyskusji.

Dyrektor departamentu MKiŚ Przemysław Bryksa:

Bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowna pani poseł, szanowny panie przewodniczący, proszę państwa, proszę mi wybaczyć, ale dokładnej informacji na temat liczby ładowarek w Polsce w tej chwili nie podam. Nie będę ryzykował strzałów. Bardzo chętnie odpowiem na to pytanie w trybie dodatkowym.

Natomiast niech mi państwo pozwolą na dwa słowa komentarza à propos uspokojenia, planów i dochodzenia do tego celu, który – jak rozumiem – w jakiejś formule tak czy inaczej, czy to przez dyrektywę RED II czy właśnie przez rozwiązania dotyczące produkcji samochodów, czy silników samochodowych po 2035 r., Unia Europejska próbuje nam dawać. Szanowni państwo, odpowiedź w tej materii jest zawsze realizowana w konkretny sposób. To znaczy w ślad za prawodawstwem europejskim podążają krajowe systemy regulacyjne. Innymi słowy nie jest tak, że – zaryzykuję takie stwierdzenie – jesteśmy w stanie wyprzedzić pomysły, które są w stanie zrodzić się na poziomie Komisji Europejskiej. Powiedziałem to trochę kolokwialnie, natomiast nie bez kozery.

Niestety występuje dosyć duża zmienność i dosyć duża dynamika pomysłów, szczególnie w zakresie ograniczania negatywnego wpływu na środowisko naturalne naszej ludzkiej działalności. Patrząc z różnych punktów widzenia, jest to oczywiście bardzo dobry kierunek, natomiast ostateczny kształt przybiera to w regulacjach przyjmowanych na poziomie europejskim, które dopiero są transponowane do porządku krajowego. Oczywiście trzeba pamiętać, że działające na rynku podmioty gospodarcze przygotowują swoje działania i ich realizację, szczególnie w obszarze wieloletnich programów inwestycyjnych, w odpowiedzi na bardzo różne sygnały, które płyną i są przez nie analizowane. Jestem przekonany, że funkcjonujące w Polsce przedsiębiorstwa bardzo szczegółowo analizują to, co się dzieje na poziomie europejskim, można powiedzieć, że wyprzedzają to w formie decyzji inwestycyjnych już na etapie konstruowania tych przepisów w obszarze europejskim.

Oczywiście w ślad za tym będą podążały polskie regulacje. Mówiąc krótko, będąc członkiem Unii Europejskiej, nie za bardzo mamy inne wyjście. Mówiłem dosyć szczegółowo o regulacji, która już jest przygotowana i mam nadzieję, że trafi do państwa w bardzo nieodległym czasie, czyli o regulacji związanej z gruntowną modernizacją ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, która z kolei stanowi odpowiedź na dyrektywę RED II. Została ona przyjęta przez odpowiednie organy Unii Europejskiej jakiś czas temu. Tu widać wyraźnie, w jaki sposób my kształtujemy rzeczywistość.

Oczywiście odpowiadamy na cele wytyczane przez Unię Europejską, dotyczące na przykład 14% energii odnawialnej w transporcie w 2030 r. Natomiast odpowiedź na to, co – jak można powiedzieć – stało się w tej chwili, czyli na datę 2035 r., siłą faktów dopiero się zrodzi. Będziemy musieli podjąć w Polsce odpowiednie działania regulacyjne, żeby to wdrożyć. Natomiast, jak mówię, to nie jest od siebie oderwane. Wszystko jest ze sobą powiązane. Być może właśnie dlatego taki, a nie inny, bardzo kompleksowy, był kształt prezentacji PKN Orlen, żeby właśnie pokazać państwu całokształt działań związanych z celami energetyczno-klimatycznymi formułowanymi na poziomie europejskim.

Dlatego trudno mi dzisiaj – będę mówił wprost – odpowiedzieć na pytanie, jak wdrożymy przepisy europejskie, które dotyczą 2035 r., i regulacje w obszarze produkcji, wymogi dotyczące produkcji samochodów i ich dalszego funkcjonowania na rynku. To jest przed nami.

Natomiast to wszystko, co dzisiaj tu padło, tak naprawdę może być zaliczone do przygotowania do tej kwestii, bo jest to ściśle ze sobą powiązane. Zarówno regulacje związane z rynkiem biopaliw i biokomponentów, jak i stymulowanie wszelkimi możliwymi sposobami elektryfikacji transportu czy rozwój regulacji dla rynku wodoru – to wszystko są działania, które prowadzą nas w tę stronę. Tej tezy absolutnie trzeba bronić. To padło też w wypowiedziach i wpisuje się w naturalny trend rynkowy. Przeobrażenia parku samochodowego, parku transportowego w Polsce obserwujemy i prognozujemy, korzystając z odpowiednich opracowań, ze współpracy eksperckiej wspaniałych fachowców, których – na szczęście – mamy w Polsce. Będziemy za tym podążać.

Sumując, do regulacji 2035 r. dopiero podejmiemy w obszarze polskich regulacji. Co do planów, one są na wielu różnych polach. Strategie są przygotowane i są z żelazną konsekwencją wdrażane. Kończąc, wydaje się, że pod tym względem powinniśmy być spokojni. Jako Polska w trybie przyspieszonym – niestety, bo mamy w tej sprawie pewne obciążenia, które wynikają z historii, co jest oczywiste... Wiele innych państw ma w tej sprawie dużo lepszy start i dużo lepsze możliwości. Jednak dążymy do realizacji tego celu chociażby w 2035 r. Jestem optymistą w tym zakresie, oczywiście przy założeniu, że nie dojdzie do rzeczy szkodliwej, którą zdefiniowałbym jako realizację pewnej trajektorii zduszania, posuniętej jeszcze dalej. Tego najprawdopodobniej jako Polska nie byłibyśmy w stanie znieść.

Mówię na przykład o idących dalej regulacjach, chociażby o próbach całkowitego wyłączenia z użytkowania samochodów czy pojazdów korzystających z paliw kopalnych na poziomie 2035 r. czy 2040 r., co było dyskutowane. Z polskiego punktu widzenia jest to absolutnie nie do zaakceptowania, dlatego że nasza perspektywa rozwoju nie pozwala na tak ambitne cele, chociażby właśnie z powodów historycznych. W związku z tym myślę, że do tego, co jest w tej chwili, w jakiejś formule się przygotujemy i będziemy w stanie to wykonywać. Natomiast istotną rzeczą jest ta rewizja, o której wspominał pan przewodniczący, po kilku latach od dzisiaj. Wydaje się, że nie tylko Polska po tych kilku latach będzie prezentowała zdanie odrębne w tym zakresie. To jest realna ocena. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z przedstawicieli Orlenu chciałby jeszcze uzupełnić wypowiedź pana dyrektora bądź udzielić odpowiedzi na któreś z pytań pani poseł?

Pełniący obowiązki dyrektor wykonawczy w PKN Orlen Robert Śleszyński:

Tak. Robert Śleszyński. Dwa komentarze.

Jeśli chodzi o liczbę ładowarek, to w Polsce było ich ok. 2,5 tys. pod koniec ubiegłego roku. Każda ładowarka, to dwa punkty ładowania, czyli odwołując się do statystyki, było ok. 5 tys. punktów ładowania samochodów elektrycznych. Zdecydowaną większość stanowią tzw. wolne ładowarki. Mniejszość stanowią szybkie.

Drugi komentarz dotyczy precyzyjnego podejścia do odpowiedzi na pytanie. Za strategią Grupy Orlen stoją bardzo precyzyjne plany inwestycyjne z setkami projektów we wszystkich obszarach, które są kluczowe, żeby na te wyzwania odpowiedzieć. To są projekty od małych, kilkudziesięciomilionowych, po miliardowe, zarówno w Polsce, jak i poza jej granicami. Natomiast to, co jest flagowe, to ta odpowiedź i transfer

ropy naftowej do petrochemii. Ten projekt jest realizowany, a informacje są dostępne publicznie. Jest to projekt wielomiliardowy, który dotyczy instalacji olefinowej.

Natomiast w strategii mamy też bardzo precyzyjną liczbę ładowarek, które chcemy postawić. Chcemy zwiększyć ich liczbę do 11 tys., czyli tak naprawdę w perspektywie strategii przemnożyć przez 20 to, co mamy dzisiaj. Mamy bardzo precyzyjny plan. To są konkretne inwestycje, to są zaplanowane inwestycje. Ważne jest to, że w tak zmiennym otoczeniu kiedyś w dużych korporacjach dominowało podejście do budowania strategii pięcioletnich.

Oczywiście taką też pokazujemy, do 2030 r., jednak dzisiaj świat wymaga, żeby rewidować to w tempie przynajmniej dwuletnim, bo świat się bardzo zmienia. Plany inwestycji są na bieżąco dostosowywane. To jest odpowiedź, ale też wyprzedzenie pewnych trendów. Za tym stoją konkretne liczby i konkretne wartości, jak powiedziałem. Co do szczegółów, jesteśmy spółką publiczną, więc musimy mieć przemyślaną politykę raportowania. Jeżeli będą do nas pytania, to – jak wcześniej pan powiedział – w ramach jednostkowej informacji chętnie się nad nimi pochylimy. Natomiast chciałem zapewnić, że za tym, co mówimy, stoją bardzo precyzyjne plany inwestycji.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję bardzo. O głos poprosił również pan Leszek Wiwała, prezes i dyrektor Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego.

Prezes zarządu, dyrektor generalny Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego Leszek Wiwała:

Witam serdecznie. Dziękuję, panie przewodniczący, za zaproszenie i za głos.

Jeśli chodzi o uspokojenie, chciałbym powiedzieć tak. Po pierwsze, Polska ma 3%... To znaczy, zapotrzebowanie, które pokrywamy, na ropę przerabianą w naszych rafineriach... Z kraju pochodzi 3%. Do niedawna, jeszcze dwa lata temu, z Rosji było 60%. Kiedy myśleliśmy o tym, żeby odejść zupełnie od ropy rosyjskiej, to z inżynierskiego punktu widzenia wydawało się to bardzo trudne. Dzisiaj, jeśli chodzi o ropę, jak i o paliwa gotowe – chodzi tutaj o olej napędowy – jesteśmy całkowicie uwolnieni od ropy rosyjskiej i od paliw rosyjskich.

Natomiast, jeśli chodzi o odpowiedź szczegółową, to dzisiaj nikt, żadne przedsiębiorstwo, bez względu na to, jak jest zasobne i jak duży ma potencjał intelektualny swoich pracowników, nie jest w stanie przygotować szczegółowego planu, który będzie realizowany. Nie są znane podstawowe parametry regulacyjne i technologiczne.

Zakładamy, że w ciągu najbliższych 10–12 lat technologia tak się zmieni, że jeśli faktycznie ograniczenie emisyjności silnika spalinowego dla pojazdów czy w ogóle emisyjności pojazdów osobowych i lekkich, czyli dostawczych, będzie stuprocentowe, jeśli pozostałe paliwa będą tak dostosowane, będziemy mogli tak przesunąć suwaki, które za chwilę będzie ustawiała Komisja Europejska, że do ram prawnych i technologicznych będą dostosowywane poszczególne strategie. Innymi słowy, każdy szykując się na zmiany legislacyjne, musi brać pod uwagę różnego rodzaju warianty. Można porównać całą Unię Europejską do pociągu, który jest rozpędzony i jeszcze przyspiesza, zbliżając się do zakrętu. Nie możemy powiedzieć, gdzie na tym zakręcie będą przystanki, a gdzie będzie można przyspieszyć. Liczymy na to, że ten pociąg nie wypadnie z torów. To znaczy, że to nie będzie trochę za szybko, co sprawi zadławienie gospodarki. To jest bardzo trudne.

Kiedy popatrzymy na ramy, których jeszcze nie ma, to czymś, co ma bezpośredni wpływ na prowadzenie biznesu w sferze paliwowej, jest kwestia podatków. Na razie jest projekt zmiany dyrektywy dotyczącej opodatkowania energii. Natomiast to jest ciągle projekt. Jest tam wiele dużych znaków zapytania. To, co jest ważne, to okresy przejściowe. Zakładam – tak myślimy w branży – że Komisja Europejska też będzie podchodziła do tego elastycznie. To znaczy, że jeśli na rynku będzie dostępne inne paliwo niż ropopochodne, wtedy podnoszenie opodatkowania paliw kopalnych, zarówno oleju napędowego, benzyny, jak i LPG, będzie mogło pójść szybciej. Natomiast, jeśli tych zamienników nie będzie, to siłą rzeczy może to być wolniejsze.

Jeśli chodzi o odchodzenie od paliw ropopochodnych, jest to nie tylko konieczność cywilizacyjna, ale także konieczność ze względu na bezpieczeństwo energetyczne. Zwłaszcza że nasze zasoby ropy są ograniczone.

Były pytania o wodór jako jeden z możliwych zamienników. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że wodór będzie paliwem uzupełniającym. To znaczy, dzisiaj nie ma takiej technologii, która mogłaby w 100% zastąpić paliwa kopalne. Mówili o tym także przedstawiciele Orlenu. Kiedy mówimy o wodorze, koniecznym warunkiem jest to, żebyśmy mieli bardzo duże moce nadprodukcji OZE, a do tego jest jeszcze długi czas. To znaczy, że wtedy, kiedy nie będziemy mogli w inny sposób magazynować energii, będziemy mogli produkować wodór na cele transportowe, ale to jest tylko spinanie systemu. Oczywiście jest pytanie, czy to będzie 1%, czy 10%. Wiemy, że to nie będzie dominowało.

Podobną kwestią, która ma przełożenie na to, jak możemy odchodzić od paliw ropopochodnych, także w kwestii bezpieczeństwa, jest to, jak będziemy wykorzystywali biomasę. Biomasa może być wykorzystywana do produkcji prądu, do produkcji ciepła, a także do produkcji wodoru. Oczyszczony biogaz może służyć do tego, żeby był biometanem, a następnie bioLNG. Co jest ważne? W zależności od tego, jaki będzie konkretny plan rozbudowy magazynów i zakładów przetwarzających biomasę w Polsce, taki będzie to miało wpływ na funkcjonowanie sektora paliwowego. Natomiast jasne jest, że dzisiaj łatwo jest powiedzieć, że chcielibyśmy odejść od węglowodorów, ale jest to bardzo trudne do realizacji, bo nigdzie na świecie nie ma jakiegoś idealnego planu.

Wszyscy członkowie POPiHN, nie tylko krajowy lider, ale także pozostałe koncerny międzynarodowe, działają bardzo elastycznie. Jest ewidentna potrzeba zmian wynikających ze zmian klimatycznych. To jest odpowiednio uzasadnione naukowo. Nie ma co w tej kwestii toczyć sporów. Natomiast nie zmienia to faktu, że to, co do niedawna było ważne w Polsce, a teraz jest jeszcze bardziej ważne na całym świecie, to kwestia bezpieczeństwa energetycznego.

Rozwój technologii, które mogą zastąpić paliwa ropopochodne, jest jeszcze wzmocniony przez wojnę, która toczy się za naszą wschodnią granicą. Musimy czekać na ramy prawne. To, co będzie się działo w geopolityce, będzie miało duży wpływ na zmiany gospodarcze w Polsce, a więc zmiany regulacyjne, zmiany technologiczne i zmiany społeczne, w tym zmiany zachowań konsumentów. Można sobie powiedzieć, ile mamy przerabiać ropy naftowej, ale na koniec to konsumenci będą decydowali o tym, czy chcą kupować samochody elektryczne, czy nie, czy chcą kupować samochody na wodór.

Nawet jeśli w każdej gminie w Polsce będzie dystrybutor z bioLNG czy wodorem, to nie znaczy, że ludzie będą z tego korzystali. Branża musi uwzględnić zarówno zmiany regulacyjne, jak i to, co będą wybierali klienci. Regulacje powinny być tak złożone, żeby ten wybór był realny. Dopiero wtedy, kiedy będziemy rozwijali zarówno rynek paliw kopalnych – tak przynajmniej na razie wygląda to z prognoz, które sporządziła POPiHN... W najbliższych kilku latach prawdopodobnie czeka nas wzrost zużycia paliw kopalnych w Polsce, a konkretnie oleju napędowego i benzyn. Do tego się szykujemy. Ale to też jest przy założeniu, że uda się przełamać pewien impas gospodarczy, że nie będzie żadnej recesji, a także nie będzie żadnych regulacji, które znacznie utrudnią nam funkcjonowanie. Tych elementów jest dużo, dlatego firmy nie mają innego wyboru jak przygotować się na zmiany w sposób elastyczny.

To tyle, jeśli chodzi o uzupełnienie, także w imieniu pozostałych członków organizacji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Dziękuję, panie prezesie.

Tylko zwrócę uwagę, że nie oczekiwaliśmy, że państwo – osoby zabierające głos – przedstawią nam szczegółowy plan i strategię rozpisaną na miesiące, kwartały i wydatkowane środki. Bardziej chodziło nam o zwrócenie uwagi na to, czy wiemy, w jakim kierunku idziemy, czy mamy jakiś plan i co robimy. Zdajemy sobie sprawę z tego, że biorąc pod uwagę lata, które zostały i zmienność, jeśli chodzi o technologię, one na pewno będą ewoluowały. Będą się zmieniały.

Wiemy, że coś się pojawia, więc jaka ma być nasza reakcja? Jak wspomniałem, wraz z panią poseł spróbujemy wspólnie przygotować interpelację i złożyć ją do Orlenu z zaznaczeniem, że zdajemy sobie sprawę z tego, że udzieli nam państwo takiej odpowiedzi, na jaką będzie państwu pozwalala tajemnica przedsiębiorstwa czy spółki. Zdajemy sobie sprawę z tego, że po prostu nie wszystko może być ujawnione. Nie oczekujemy, że będą tam dane superszczegółowe, ale bardziej wytyczne czy kierunki działania.

Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Proszę się przedstawić.

Starszy doradca w Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Jacek Mizak:

Dzień dobry. Jacek Mizak, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych.

Przysłuchiwałem się z ciekawością wszystkim informacjom, które były przedstawione, i chciałem dodać kilka komentarzy. Zabrakło trochę – chyba jednak to nie wybrzmiało – że to rozporządzenie, które właśnie czeka na publikację, czyli jest uzgodnione, dotyczy samochodów osobowych i dostawczych. Natomiast w drodze jest drugi ważny element, czyli te same regulacje dotyczące samochodów ciężarowych.

Dlaczego to jest ważne? Moim zdaniem dlatego, że dla Polski, dla polskiej gospodarki to drugie będzie dużo ważniejsze niż to pierwsze, ponieważ polskie firmy, to jest numer jeden na rynku przewozów międzynarodowych w Europie i w kabotażu również, więc ta zmiana będzie dużo bardziej odczuwalna. Natomiast paradoksalnie – pomimo tego, że projekt przewiduje, że ta data jest bardziej odległa, jeśli chodzi o...

Na przykład nie ma w ogóle wskazanej daty zero, czyli zeroemisyjności w przypadku pojazdów ciężarowych. Zgodnie z naszymi przewidywaniami, po analizie tego, co się dzieje na rynku, pojazdy ciężarowe mogą moim zdaniem zostać szybciej wymienione na elektryczne niż pojazdy osobowe, ponieważ przeciętny Kowalski nie musi wymieniać samochodu i nikt go do tego nie zmusi. Jak ktoś lubi chodzić ze starą Nokią, to chodzi do tej pory.

Tak samo tutaj – jeżeli ktoś będzie chciał mieć samochód spalinowy, to w 2035 r. nic nie będzie stało na przeszkodzie, żeby nadal trzymać go w garażu. Paliwa będą nadal dostępne. Czy to biopaliwa czy paliwa tradycyjne, czy syntetyczne. W przypadku samochodów ciężarowych to, co kupi przedsiębiorca, który oferuje usługę transportu, to będzie popyt. Przy zapytaniu o usługę będzie padało nie tylko pytanie o cenę, ale także o to, z jakim śladem węglowym musi liczyć się zamawiający, który musi wpisać odpowiednią liczbę do arkusza Excel, bo musi to gdzieś dalej zaraportować.

Wbrew pozorom ciężarówki mogą szybciej przestawić się na technologie zeroemisyjne, czy to wodorowe, czy bateryjne, niż samochody osobowe. Szczerze mówiąc, nie wyobrażam sobie, żeby Orlen nie był w tym procesie. To znaczy, lata 2025 i 2026 to są pierwsze daty, w których mamy cele dotyczące hubów ładowania. To już nie są stacje, to są ogromne huby ładowania wzdłuż głównych szlaków transportowych, przy których Orlen ma bardzo mocno rozwiniętą infrastrukturę. Nie wyobrażam sobie, żeby nasz koncern nie uczestniczył w tym procesie, żeby liczył tylko i wyłącznie na to, że GDDKiA będzie ogłaszać przetargi, ktoś może się zgłosi i je zbuduje. To de facto jest za trzy lata, proszę państwa. Te huby muszą powstać. Takie są wymogi prawne. Rozporządzenie już jest finalizowane.

Jeżeli chodzi o liczbę stacji, to ze strony Orlenu już padła wstępna informacja. To jest w tej chwili 5300 punktów ładowania w Polsce na 34 tys. pojazdów czysto elektrycznych. Mamy ok. siedem pojazdów na jeden punkt elektryczny. To wcale nie jest zły wskaźnik na tle Europy.

Jeśli chodzi o e-paliwa, to one są tutaj zestawiane razem z paliwami syntetycznymi. Jeżeli mówimy o tym rozporządzeniu, to jest tam rzeczywiście uchylona furтка, jeżeli chodzi o paliwa syntetyczne pochodzenia niebiologicznego. To też trzeba wyraźnie powiedzieć. Pojazdy spalinowe, które ewentualnie będą mogły jeździć po 2035 r., wyprodukowane czy wprowadzone na rynek po 2035 r., będą mogły używać wyłącznie paliw syntetycznych, czyli tych, które zostały wytworzone przy użyciu dwutlenku węgla wychwyconego. Czyli bilans musi się zgadzać – wyjść na zero.

Natomiast jest też pytanie do Orlenu. Czy Orlen wyobraża sobie sposób dystrybucji paliw, który umożliwi to, żeby te pojazdy tankowały tylko te paliwa? One mogą tankować

paliwa tradycyjne. Jak zapewnić taki szczelny system? Szczerze mówiąc, ja sobie tego nie wyobrażam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Najpierw byłoby pytanie o zapewnienie tego rodzaju paliw, bo to jest kwestia wyprodukowania ich w odpowiedniej ilości. Na razie cena... Z tego, co mi wiadomo, część instalacji, to są jeszcze instalacje nie o charakterze przemysłowym. I tyle.

Proszę państwa, chyba na tym będziemy kończyć posiedzenie podkomisji. Dziękuję bardzo państwu za obecność i za głosy w dyskusji.

Jeśli chodzi o to, o czym pan wspominał, jest podkomisja stała do spraw elektromobilności. Zastanawiamy się, czy ona też będzie się tym zajmowała. Dziękuję bardzo państwu za obecność. Tym, którzy są tu fizycznie, i tym, którzy biorą udział w posiedzeniu zdalnie.

Zamykam posiedzenie podkomisji.