

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

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

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
WDRAŻANIA EUROPEJSKIEGO ZIELONEGO
ŁADU
(NR 2)
z dnia 9 maja 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa

– podkomisji stałej do spraw wdrażania Europejskiego Zielonego Ładu (nr 2)

9 maja 2024 r.

Podkomisja stała do spraw wdrażania Europejskiego Zielonego Ładu, obradująca pod przewodnictwem posła **Andrzeja Grzyba (PSL-TD)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji na temat wdrażania programu elektromobilności w sektorze publicznym i prywatnym (wpływ na ograniczenie emisji z transportu, konsekwencje dla sektora transportowego, konieczne programy wsparcia dla modernizacji taboru w polskich firmach transportowych);

– przyjęcie planu pracy podkomisji na okres od 1 maja do 31 grudnia 2024 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Szymon Byliński** dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, **Małgorzata Gorlewicz** naczelnik wydziału w Departamencie Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, **Marcin Korolec** prezes Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych, **Adam Cieślewicz** przedstawiciel Polskiej Izby Gospodarki Odpadami, **Dominik Marczyk** wiceprzewodniczący Izby Branży Komunalnej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Aleksandra Pniewska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dzień dobry państwu. Chciałem państwa bardzo przeprosić za to opóźnienie, ale ono wynika z nadzwyczajnych okoliczności dzisiejszego dnia. Musieliśmy jeszcze pewne rzeczy zakończyć po głosowaniach.

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw wdrażania Europejskiego Zielonego Ładu. Chciałem państwa serdecznie powitać, zarówno posłów jak i naszych gości. Witam pana Piotra Malepszaka podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz gości według załączonej listy. Nie będę teraz, jeżeli państwo pozwolą, jej odczytywać, ponieważ pan minister ma kolejne spotkania. Wczoraj planowaliśmy, że nasze spotkanie miało się odbyć o godz. 18.00. Wczoraj też przekładaliśmy o pół godziny później ze względu na te okoliczności związane z głosowaniem.

Mamy porządek, który obejmuje 2 punkty, czyli: omówienie i przyjęcie planu pracy do końca grudnia bieżącego roku oraz rozpatrzenie informacji na temat wdrożenia programu elektromobilności w sektorze publicznym i prywatnym (wpływ na ograniczenie emisji z transportu, konsekwencji dla sektora transportowego, konieczne programy wsparcia do modernizacji taboru w polskich firmach transportowych).

W związku z tym, że mamy również gości reprezentujących instytucje, które zajmują się akurat transportem związanym z procesem elektromobilności – jest pan minister Korolec, który reprezentuje fundację – będziemy mieli możliwość również porozmawia-

nia o tych aspektach, które ma strona społeczna. Dziękuję wszystkim państwu, którzy odpowiedzieli na nasze ogłoszenie o posiedzeniu.

Panie ministrze. Proszę pana o przedłożenie informacji, którą pan w imieniu Ministerstwa Infrastruktury przedłoży.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Ta informacja będzie krótka. Będzie dotyczyła głównie kwestii związanych z elementami transportu, jeśli chodzi przede wszystkim o środki transportu, które mamy przewidziane w ramach transportu niskoemisyjnego w ramach realizacji KPO.

Natomiast chciałbym trochę szerzej zacząć, jeśli chodzi w ogóle o podejście całościowe do Zielonego Ładu. W sektorze transportu jesteśmy tym dożywotnie zainteresowani, biorąc pod uwagę, że udział transportu niskoemisyjnego, szczególnie transportu kolejowego jest niski. Jest niższy od średniej europejskiej, która kształtuje się w przewozach towarowych na poziomie 20 do 25%. W krajach najbardziej korzystających z transportu niskoemisyjnego, oczywiście myślałam o kolei, to są poziomy nawet rzędu 50%. Szwajcaria i Austria są tutaj takimi wiodącymi krajami europejskimi. W naszym kraju w kwestii przewozów szczególnie towarów udział transportu kolejowego niestety regularnie spada na rzecz głównie transportu drogowego, który ma blisko 90-procentowy udział w przewozie towarów, ale tutaj też trzeba mocno zaznaczyć, że w przewozie towarów i kształtowaniu transportu jesteśmy potentatem europejskim, jeśli chodzi o transport drogowy. Stąd zasadniczo te kwestie przechodzenia w kierunku proekologicznych środków transportu znacznie lepiej wyglądają w obszarze pasażerskich przewozów. Te przewozy rosną dzięki też inicjatywom i działaniom podejmowanym i w infrastrukturze kolejowej, i w zakupach taboru. Patrząc na ten rok z perspektywy ostatnich 15-tu lat będzie to 50-procentowy wzrost liczby pasażerów.

Tak jak powiedziałem, taka niepokojąca stabilizacja w ostatnim czasie (spadek) następuje w obszarze transportu towarowego. Czyli z jednej strony inwestujemy bardzo duże pieniądze w infrastrukturę transportu, szczególnie drogowego, ale również kolejowego, lecz nie przekłada się to na wzrost przewozów, wzrost tzw. pracy eksploatacyjnej i przewozowej w transporcie kolejowym, towarowym. To jest jeden z takich elementów, który całościowo pod kątem Zielonego Ładu i polityki Komisji Europejskiej, jeśli chodzi o nasze takie lokalne podwórko, może budzić pewien niepokój.

Oczywiście powstaje pytanie. Jakie środki należy wprowadzić, żeby ten udział transportu kolejowego rósł tak, jak powiedziałem, szczególnie w obszarze transportu towarów, bo ta kwestia w sytuacji, gdy odchodzimy od węgla, a węgiel był głównym towarem wozonym przez polską kolej, zaczyna być problem z wypełnieniem tej luki po węglu.

Patrząc na Krajowy program odbudowy, na tę sytuację, którą mamy obecnie, jak wspominałem to głównie kwestia taboru. W ramach Ministerstwa Infrastruktury nasza część KPO to 26 mld zł, z czego w części kolejowej mamy 11 mld zł, i w całości tych 26 mld zł – 1,4 mld zł to kwota przeznaczona na zakup 579 autobusów zero- i niskoemisyjnych. Tutaj 26 projektów zostało zgłoszonych do sfinansowania w I etapie. Te projekty już otrzymały dofinansowanie w ramach pieszych 200 autobusów z łącznej puli 579. Dodatkowo w transporcie miejskim mamy też 88 tramwajów. Tutaj kwota dofinansowania to 900 mln zł. W transporcie kolejowym realizowanym przez naszych przewoźników (w gestii Ministerstwa Infrastruktury jest dalekobieżny przewoźnik PKP Intercity) to modernizacja taboru i zakup nowych pojazdów. Tutaj kwota już jest większa, bo to jest łącznie 7 mld zł. Można powiedzieć, że dodatkowo jeszcze wspieramy rozwój transportu autobusowego i to jest program związany z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych – kwota 800 mln zł. Obecnie ta kwota rośnie do poziomu 1 mld zł rocznie na dofinansowanie przewozów autobusowych i rozwój połączeń autobusowych. Także z myślą o tym, że staramy się uzyskiwać w transporcie publicznym coraz częściej połączenie transportu autobusowego i kolejowego. Wychodzi to lepiej w części województw, gdzie marszałkowie – bo warto pokreślić, że nie mamy takiej równowagi w skali kraju – realizują te przewozy z dużą intensywnością, z dobrą częstotliwością,

i tam, gdzie te przewozy są mocno wspierane, ta liczba pasażerów też w transporcie publicznym rośnie.

Ostatnim elementem infrastrukturalnym, o którym warto wspomnieć, jest kwestia kolejnych stacji ładowania samochodów elektrycznych ulokowanych głównie w miejscach obsługi podróżnych na ekspresówkach i autostradach. Tutaj w tej pozycji na koniec I kwartału 2024 r. funkcjonowało 92 stacji ulokowanych łącznie na 87 MOP-ach. Procedujemy teraz kolejnych 15 stacji ładowania pojazdów elektrycznych w tych miejscach obsługi podróżnych.

Ostatni element związany z infrastrukturą to stacje do tankowania wodoru i tutaj zostało wytypowane 37 lokalizacji. Czasy realizacji tego zadania to perspektywa do 2030 r.

To tyle, jeśli chodzi o działania głównie taborowe i infrastrukturalne z myślą o transporcie zero i niskoemisyjnym. Podkreślam jednak, panie przewodniczący, że jeśli realnie chcemy obniżyć emisyjność transportu... a to jest właściwie jedyny obszar, który w ostatnich latach bardzo mocno rośnie. Mamy ponad 700 samochodów na 1 tys. mieszkańców w skali kraju. Jesteśmy w europejskiej czołówce, właściwie już tylko jest przed nami Luksemburg. Z dużych krajów prześcignęliśmy już dawno Niemców, Francuzów i ostatnio też Włochów. W tym obszarze bardzo dużo jest do zrobienia w kwestii wspierania prac rozwoju transportu publicznego, kolejowego czy autobusowego, chociaż to nie powinno się zawsze wiązać z takim podejściem, jakie było w ostatnich latach praktykowane, że kolej może być elementem eliminacji wykluczenia komunikacyjnego za wszelką cenę. Mamy obecnie takie pomysły, które musimy weryfikować, gdzie plany zakładają budowę linii kolejowych za kwoty 1,5–2 mld zł dla przewiezienia 300 osób dobowo. To nie są potoki kolejowe, to są potoki autobusowe. Kolej powinna bardziej służyć do przewozów liczonych w tysiące pasażerów. Stąd też kwestia takiego racjonalnego podejścia i patrzenia na dobre dopasowanie środka transportu do potrzeb, a nie myślenia w kategoriach: wydamy pieniądze i zobaczymy, co się po tym wydaniu pieniędzy wydarzy. Te przykłady, które do tej pory zostały zrealizowane, pokazują, że wydano w ostatnich latach na niektóre inwestycje 500–600 mln zł, a nie zapewniono odpowiednio obsługi w postaci liczby połączeń. To nigdy nie zadziała. To musi być – podkreślam to – infrastruktura dopasowana do potrzeb, szczególnie linii lokalnych, nastawiona na większą częstotliwość, bo dzisiaj przyciąganie do transportu publicznego wiąże się w dużej mierze z częstotliwością a nie pociągami, który jedzie raz na 4 godziny. To tak trochę odchodząc od elektromobilności, ale całościowo ujmując transport, że w skali kraju – podkreślam raz jeszcze – emisje rosną, bo cały czas chcemy bardziej podróżować środkami transportu, które są emisyjne, a jest definitywnie potrzeba, żeby dobrze inwestować w transport publiczny, który może – i jest – bardziej efektywny. To pokazują już niektóre województwa, bo w tym obszarze mamy bardzo dużą rozbieżność też między województwami. Najlepsi mają wzrost w ostatnich 15 latach, patrząc tylko na kolej, mają wzrosty na poziomie 150–170% w liczbie przewożonych pasażerów. W najsłabszych województwach mamy stagnację, w najlepszym przypadku niewielki wzrost.

To tak całościowo ujmując trochę to zagadnienie emisyjności w transporcie, jak przyciągać pasażerów do transportu publicznego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Ponieważ pan sygnalizował, że musi pan wrócić do swoich obowiązków, więc może byśmy tutaj zadali panu kilka pytań, choć nie jest nas zbyt wielu posłów, bo Komisja nie jest zbyt liczebna. Natomiast rozumiem, że pańska projekcja siłą rzeczy, ze względu na zawodowe również pańskie zainteresowanie, jest bardziej skoncentrowana na transporcie szynowym niż kołowym. Natomiast jest kwestia elektromobilności. Dyrektywa o elektromobilności była raczej kierowana do zmiany, jeśli chodzi o transport kołowy. To wcale nie oznacza, że nie uznajemy ważności tego transportu, a właściwie takiej koniecznej też korelacji pomiędzy transportem kolejowym a transportem publicznym kołowym.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący. To jest oczywiście kwestia elektromobilności. Patrzymy też przez pryzmat tego, że na kolei też jeszcze mamy co elektryfikować, jeśli chodzi o linie kole-

jowe, a elektryfikacje wiążą się z pociągami elektrycznymi, które, można powiedzieć, bezpośrednio nie emitują, ale to jest zawsze przeniesienie tego, z jakiego źródła powstaje prąd elektryczny.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Oczywiście ta ocena elektromobilności w sektorze publicznym jest głównie prowadzona w oparciu o transport kołowy. Ja akurat prowadziłem tę dyrektywę i mogę powiedzieć, że kiedy proponowaliśmy włączenie transportu szynowego nisko albo zeroemisyjnego do tej dyrektywy to wtedy Komisja Europejska powiedziała „nie”, ponieważ niektóre państwa członkowskie, rozszerzając np. linie tramwajowe albo metro, wykonałyby te obowiązki związane z elektryfikacją transportu poprzez rozwój transportu szynowego. Natomiast nam głównie zależy na tym, żeby z transportu publicznego w dużej mierze wyeliminować najbardziej emisyjne jednostki, które są napędzane np. starymi silnikami diesla i przechodzić na paliwa alternatywne, czy na paliwa niskoemisyjne. Ta dyskusja w tym zakresie była dosyć trudna. W naszym interesie – oczywiście to zgłaszali też interesariusze reprezentujący poszczególne segmenty transportu publicznego w Polsce – była taka, żeby włączyć transport szynowy. Najbardziej optowali za tym Holendrzy, którzy oczywiście chcieli jeszcze do tego dołożyć transport szynowy realizowany na niezelektryfikowanych liniach kolejowych w oparciu o jednostki wodorowe.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

To są tacy potentaci unijni, jeśli chodzi o wykorzystanie kolei w transporcie.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

W moim przekonaniu, to jest też świetne doświadczenie, w jaki sposób w szczególności przewoźnicy regionalni, którzy mają część linii niezelektryfikowanych, powinni korzystać z tych doświadczeń holenderskich. Choć zdaję sobie sprawę, że PESA buduje już takie jednostki, że pierwsze jednostki są zamówione, i że to wszystko w zależności tylko od nakładów może ruszyć dużo silniej.

Natomiast ja chciałbym pana zapytać o inną rzecz. Ten transport kołowy w chwili obecnej ze względu na rozpady tych publicznych przewoźników czy spółek takich jak PKS-y, on de facto spadł na barki powiatów. W szczególności chodzi o dowóz ludzi do pracy, uczniów do szkół. Powiaty w przeszłości nie były odpowiedzialne za transport publiczny, bo miasta były odpowiedzialne – w szczególności tam, gdzie jest zorganizowany transport publiczny. Natomiast powiaty były wyłączone de facto z tego. W chwili obecnej przez upadek tych firm, one stały się głównymi organizatorami transportu publicznego, jak powiedziałem, dla osób dojeżdżających do pracy oraz uczniów do szkół w szczególności średnich, ale nie tylko. Oczywiście te dotacje, które w poprzedniej kadencji zostały uruchomione, one miały temu służyć.

Tutaj wydaje mi się, że jest konieczna korelacja pomiędzy PKP a przewoźnikami na kołach, jak ja to mówię. Podam przykład Wągrowca. Kolej aglomeracyjna zorganizowana przez samorząd województwa wielkopolskiego jest połączona z taką przestrzenią, gdzie jest parking, czyli taki obszar „kiss and ride”. Zostawia się samochód, wsiada do kolei aglomeracyjnej, która przewozi dalej. Tam też stają autobusy. Jednocześnie dworzec kolejowy też jest przystankiem dla tych, którzy jadą koleją i również dla tych, którzy wsiadają i wysiadają z autobusu.

W moim przekonaniu ten model powinien być jak najsilniej wspierany. Natomiast widzę pewien opór ze strony właścicieli infrastruktury kolejowej, żeby to służyło tym dwóm celom. Pytanie do pana. Czy pan w tej projekcji w resorcie widzi potrzebę akurat takiego integrowania? Jednocześnie też kolejne pytanie. Wiele tych dworców jest infrastrukturalnie zaniedbanych. Czy nie można by było współpracować z samorządami powiatowymi, żeby np. te dworce, gdzie nie ma kasy, a jednocześnie są to piękne obiekty architektoniczne tylko strasznie zapuszczone, oddać we władanie, użytkowanie tak to nazwę, nie rezygnować z własności, ale w użytkowanie tych samorządów? Żeby tam pomieścić właśnie poczekalnię kolejową i również poczekalnię autobusową.

W Opatówku pod Kaliszem jest dom kultury umiejscowiony w stacji kolejowej. Dom kultury, który jednocześnie ma też poczekalnię dla podróżnych, czyli nie zmieniła się ta podstawowa funkcja, a doszły nowe. W moim przekonaniu tego typu inicjatywy zdo-

będą też ten podstawowy walor, o który nam chodzi – popularyzację korzystania z transportu publicznego, zintegrowanie w jednym miejscu, połączenie funkcji, uatrakcyjnienie tego miejsca. Bo jak wchodzimy na przykład na dworzec, na którym są powyrywane czasami części chodnikowe itd., nie mówiąc o wyglądzie tych obiektów, trochę obwieszane drzwi, czasami toalety, które mają dużo do życzenia. Ja tu nie chcę rysować czarnego obrazu, bo przecież obserwuję, jak zmienia się w kolei infrastruktura, ale mówię o tej przestrzeni powiatowej. W moim przekonaniu, tutaj to partnerstwo powinno być w sposób szczególny zaznaczone i państwo możecie to zrobić. Ja to mówię na podstawie również moich z poprzednich kadencji interwencji, które przeprowadzałem. A jeśli coś jest zabytkowego, na przykład na przejeździe kolejowym, gdzie jest posterunek kolejowy z XIX wieku, ale wymagałby konserwacji i remontu, to odpowiedź mamy następującą: woleliśmy postawić budkę, w której ten człowiek tam pracuje, ale tego nie odnawiamy, bo to jest nam niepotrzebne i może samorząd by to przejął.

W moim przekonaniu istnieje potrzeba takiego trochę innego spojrzenia, że to jest nie tylko PKP, to jest samorządowe, a to jest prywatnego przewoźnika, ale takiego zintegrowania, łącznie oczywiście też z biletem, który by obejmował różne przestrzenie transportu.

Przepraszam za zbyt długi może mój wywód, ale chciałem podkreślić, że ja widzę pozytywne zmiany, bardzo pozytywne zmiany, ale z drugiej strony wydaje mi się, że państwo moglibyście tutaj zainspirować, jako ministerstwo, silniej akurat ten segment kolejowy do takiej wielostronnej i wielowymiarowej współpracy.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący. To szeroki temat, który już rozpoczęliśmy, bo 2 miesiące temu takim pierwszym krokiem, jeśli chodzi o kwestie porządkowania współpracy, w ramach całościowo kolei, było przeniesienie PKP SA, czyli tej spółki odpowiedzialnej za dworce, bo ten podział był bardzo komplikujący funkcjonowanie codzienne i inwestycje różnego rodzaju. Perony były w jednej spółce, tory w innej spółce...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Tak kiedyś zrobiono. Ponad 100 spółek było na kolei.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

... dworzec kolejowy innej. My patrzymy w Ministerstwie Infrastruktury szerzej, pod kątem też stworzenia Krajowego Zarządu Transportu, czyli organizatora, który określałby ramy funkcjonowania transportu publicznego i jakość oferty, która mogłaby funkcjonować, oczywiście w powiązaniu kolejowo-autobusowym.

Znam bardzo dobrze przykład Wągrowca, bo to blisko moich rodzinnych terenów – Wielkopolska. Wielokrotnie byłem w Wągrowcu i ten przykład synergii kolejowo-autobusowej, zresztą świetnej też linii wyremontowanej za pieniądze z RPO, która jest takim przykładem najbardziej, pod względem liczby pasażerów linii spalinowej jednotorowej, największego wykorzystania w kraju (z Poznania do Wągrowca). To jest najlepszy przykład, jak dobrze wydano pieniądze publiczne na lokalną linię. Ale tych kwestii związanych z infrastrukturą mógłbym poruszać wiele. Definitywnie to jest kluczowy element i praca do wykonania tego powiązania synergii kolejowo-autobusowej.

Nie ma potrzeby, żeby budować wszędzie linie kolejowe. Takie pomysły często się pojawiają. Jest potrzeba, żeby najczęściej prostopadle do linii kolejowej dowozić pasażerów do dworców i stamtąd zapewniać transport kolejowy z dużą częstotliwością. Obrazowo mówiąc autobus wiezie 30 osób, a pociąg wiezie 300. To dobrze funkcjonuje, biorąc też pod uwagę nakłady, które trzeba ponieść na realizację przewozów autobusowych i kolejowych. Kolejowe są droższe. Droższy jest tabor, droższa jest infrastruktura, ale też możliwości przewozowe są większe. Tak jak powiedziałem jeden autobus, to jest taka właśnie funkcja dowozowa, a pociąg może już przewieźć pięć czy nawet dziesięć razy więcej pasażerów niż wiezie autobus.

Mamy to już dobrze zorganizowane w niektórych województwach. Tacy liderzy to województwo łódzkie. Tam już marszałkowie dawno zrozumieli, że trzeba wiązać przewozy kolejowe z przewozami autobusowymi w ramach współpracy spółki kolejowej i współpracy wielu podmiotów autobusowych, ale też tworzenie własnych

przewozów autobusowych również przez marszałka, w ramach przewozowej spółki kolejowej. Łódzkie, Małopolska trochę Dolny Śląsk to takie dobre przykłady synergii kolejowo-autobusowej. Potrzeba jest, żeby to zadziałało szerzej w skali kraju, również z tym elementem, o którym pan powiedział docelowo – wspólnym biletem do tych przewozów. Tak widzimy przyszłość transportu publicznego, tego w wydaniu głównie regionalnym i lokalnym.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa reprezentujących strony społeczną, chciałby też odnieść się do słów pana ministra? Proszę bardzo.

Wiceprzewodniczący Izby Branży Komunalnej Dominik Marczyk:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo. Dominik Marczyk, Izba Branży Komunalnej. Reprezentuję sektory odbioru odpadów, który również został dotknięty instytucją elektromobilności. Szczęście w nieszczęściu, że tak powiem. Dlaczego? Bo oczywiście jako branża nie protestujemy przed tym, że trzeba zadbać o środowisko i trzeba wprowadzać elektryfikację również w naszym sektorze, tylko widzimy szereg problemów z możliwością wprowadzenia tej elektryfikacji, bądź wprowadzenia pojazdów zero bądź niskoemisyjnych.

Dlaczego? Przykładem najlepszym, takim najbardziej dotkliwym, jest moje rodzinne miasto, z którego pochodzę. Przyjechałem z Łomży. To jest miasto, które zamieszkuje 60 tys. mieszkańców. Jako podmiot wykonujący usługi z ramienia zamówień publicznych jestem zobligowany do tego, żeby posiadać pojazdy zeroemisyjne bądź niskoemisyjne w realizacji tych przedsięwzięć. Tylko problem polega na tym, że ja nie mogę zatankować pojazdów gazowych, bo nie ma ani jednej stacji w promieniu osiemdziesięciu kilometrów od mojego miasta i nie ma ani jednej stacji szybkiego ładowania pojazdów ciężarowych, jeżeli chodzi o pojazdy elektryczne. Problem pojawia się, jeżeli chodzi o infrastrukturę. Chcąc spełnić te wymogi, oczywiście mógłbym zainwestować jako prywatny przedsiębiorca, ale nie jestem w stanie poruszać się tymi pojazdami z powodu problemów infrastrukturalnych. Tutaj moje pytanie do ministerstwa. Czy będą prowadzone jakieś prace może pod tym kątem, żeby rozbudować w mniejszych miejscowościach, może już nie takich bardzo małych, ale które są mniejszymi ośrodkami, stacje ładowania bądź stacje ładowania gazem na stacjach państwowych może, bądź na stacjach Orlen? Dzisiaj jest to zrzucone niestety na przedsiębiorców. Nie ma z tego tytułu żadnych dofinansowań, żeby budować takie infrastruktury.

Tak samo, jeżeli chodzi o dofinansowania na zakup pojazdów zeroemisyjnych bądź niskoemisyjnych. Jeśli chodzi o transport publiczny spółek samorządowych, oczywiście z NFOŚ te podmioty dostają dofinansowania rzędu 95% niejednokrotnie. My, jako przedsiębiorcy możemy liczyć maksymalnie na 30%, o ile pojawi się jakiś program. Nie jesteśmy w stanie konkurować na normalnych równorynkowych warunkach i zasadach z podmiotami publicznymi, bo po prostu na starcie przegrywamy.

Proszę sobie wyobrazić, że jedna śmieciarka elektryczna kosztuje 3 mln zł. Chcąc wygrać przetarg i realizować ten przetarg dla mieszkańców, ja muszę te 3 mln zł przełożyć na ofertę, którą muszę złożyć w przetargu. Podmiot samorządowy może sobie te koszty wyrzucić, bo zostanie dofinansowanie rządu 95%.

Moje pytanie jest takie. Czy będą prowadzone jakieś prace, żeby wyrównać szanse na poziomie dofinansowań dla podmiotów zarówno samorządowych, jak i prywatnych, żebyśmy mogli normalnie konkurować na wolnym rynku? My się nie boimy konkurencji, tylko po prostu trzeba nam dać możliwości. Czy będą prowadzone prace nad rozbudową, jak już powiedziałem, bazy infrastrukturalnej doładowania pojazdów niskoemisyjnych, czyli CLG, LNG albo pojazdów zeroemisyjnych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Już nie chciałem zatrzymywać pana, ale ponieważ mamy tutaj jeszcze jedną informację, która jest przedłożona przez Ministerstwo Klimatu i Energii i to ministerstwo reprezentuje pan dyrektor Szymon Byliński i zastępca dyrektora pan Marek Popiołek, to głos zabierze pan dyrektor Szymon Byliński, Departament Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej. Potem wrócimy do pańskiego interesującego pytania.

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

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, szanowni członkowie Komisji. Jeśli chodzi o wsparcie rozwoju transportu zeroemisyjnego, to tak naprawdę wsparcie udzielane jest od kilku lat z uwagi na to, że już na poziomie europejskim – to już zostało zauważone dzisiaj – jest prowadzona polityka ograniczenia szkodliwych emisji sektora transportu. Można powiedzieć, że działania ministerstwa w tym zakresie, związane z rozwojem elektromobilności, jak i innych środków niskoemisyjnego transportu, są dwutorowe. Z jednej strony jest regulacja. Jest to przede wszystkim ustawa o elektromobilności w paliwach alternatywnych, które została przyjęta w 2018 r. wraz z późniejszymi zmianami, bo były też poprawki w zakresie przepisów tej ustawy. Ustawa wprowadziła do porządku prawnego definicje związane ze stacjami ładowania, wszelkie kwestie związane z operatorami stacji ładowania, operatorami stacji gazu ziemnego. Wprowadziła plan rozwoju stacji gazu ziemnego w Polsce. Jednocześnie wprowadziła, dała podstawy do wydania przepisów technicznych na funkcjonowanie stacji ładowania i dała nadzór nad stacjami ładowania i stacjami tankowania gazu ziemnego czy w ogóle infrastrukturą paliw alternatywnych, bo później doszedł do tego wodór, dla Urzędu Dozoru Technicznego i Transportowego Dozoru Technicznego. Można powiedzieć, że wprowadziła takie regulacyjne instrumenty, które miały ułatwić rozwój infrastruktury i w ogóle rozwój tego rynku. To było jedno z oczekiwań, kiedy rynek się rozwijał, że przedsiębiorcy chcieli mieć pewność regulacyjną, w jakim otoczeniu będą funkcjonować.

Jednak same regulacje byłyby oczywiście niewystarczające. W związku z tym zostały wprowadzone programy wsparcia dla rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz programy wsparcia dla zakupu pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne. Przede wszystkim skupiliśmy się na wykorzystaniu energii elektrycznej i wodoru z uwagi na to, że to są tak naprawdę środki zeroemisyjne. Też powodem tego był fakt, że również w polityce ogólnounijnej raczej jest położony nacisk na środki, które wykorzystują energię elektryczną bądź wodór, niż na pojazdy wykorzystujące gaz ziemny. Jednak również nie zapomnieliśmy o tych środkach, gdyż na przykład autobus wykorzystujący biometan jest autobusem zeroemisyjnym w rozumieniu przepisów ustawy, bo biometan w cyklu życia jest zeroemisyjny.

Wprowadzając te programy wsparcia można powiedzieć, że łącznie zostało wydatkowane ponad 5 mld zł na różne programy wsparcia.

Pierwszym takim programem, o którym warto wspomnieć, jest Zielony Transport Publiczny, czyli dofinansowanie do zakupu autobusów zeroemisyjnych, autobusów elektrycznych i autobusów wodorowych. Tutaj obecnie dofinansowany będzie zakup ponad 600 autobusów przez różnego rodzaju wielkości miasta, z tego 502 autobusów elektrycznych i 117 autobusów wodorowych. Programu Mój Elektryk, który zostały uruchomiony...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

A gazowce oparte o biometan?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

W gazowce opartej o biometan nie planowaliśmy dofinansowania. Głównie z uwagi na fakt, że aż takiego zainteresowania samorządów nie było. Samorządy głównie były zainteresowane autobusami elektrycznymi. Również wydawało nam się, że o ile autobus biometanowy jest zeroemisyjny w cyklu życia to jednak emituje szkodliwe związki z rury wydechowej. On jest emisyjny w jeździe, więc jeżeli walczymy z zanieczyszczeniem powietrza w dużych miastach, wtedy wydaje się, że wykorzystanie autobusów elektrycznych bądź wodorowych jest tutaj bardziej znaczące. Jednak musimy też powiedzieć, że w trakcie funkcjonowania tego programu, chyba – według mojej najlepszej wiedzy – jeden samorząd zwrócił się do nas, że chciałby mieć swoją flotę autobusów biometanowych.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Ale jest wiele samorządów, które mają taką flotę, jeżeli chodzi o autobusy. Tychy?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Tak, są takie samorządy. Na przykład w Warszawie, w Rzeszowie.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Są floty oparte głównie o gazowce. W stosunku do diesla to jest połowa redukcji, jeżeli dobrze pamiętam.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Tak, w stosunku do diesla to jest połowa redukcji, ale też należy spojrzeć na politykę unijną w tym zakresie. Jeżeli mówimy o tym, że wszelka pomoc publiczna, czy wydatkowanie środków publicznych powinno być zgodne z zasadą *do no significant harm* DNSH z taksanomiali, to jednak autobusy napędzane gazem ziemnym nie podlegają pod tę zasadę. Mają pewien problem, by załapać się w ramach tej zasady. My również w ramach środków KPO, kiedy chcieliśmy wykorzystywać, kiedy planowaliśmy – bo oczywiście część tych środków, które wykorzystujemy pochodzą z Krajowego Planu Odbudowy – w ramach rozmów z Komisją Europejską próbowaliśmy przekonać Komisję do autobusów napędzanych gazem ziemnym. Jednak tutaj Komisja uważała, że powinniśmy mieć tabor transportu zeroemisyjnego, co zresztą patrząc na planowane regulacje w zakresie emisji z pojazdów ciężkich i autobusów, one idą w stronę właśnie napędów zeroemisyjnych, tzn. napędów elektrycznych czy napędów wodorowych. Inna kwestia, czy to jest słuszny kierunek? Można oczywiście dyskutować. Plus też należy zwrócić uwagę na to, że napęd gazowy stał się trochę mniej popularny po kryzysie energetycznym, który miał miejsce. Wtedy te podmioty, które wykorzystywały gaz ziemny, miały problem. Ceny gazu ziemnego były bardzo wysokie i te podmioty bardzo to odczuły. Teraz też widzimy, że nie ma na rynku tak dużego zainteresowania czy chęci wykorzystywania pojazdów gazowych. To jest taka dyskusja strategiczna, czy gaz ziemny powinien być paliwem przejściowym, czy jednak nie powinniśmy od razu przeskoczyć do aut z napędem zeroemisyjnym? Stąd my się skupiamy w głównej mierze na autobusach elektrycznych i pojazdach elektrycznych bądź wykorzystujących wodór.

Kolejnym programem był Mój Elektryk. Budżet programu ponad 900 mln zł. Tutaj wsparcie dopłaty do zakupu w leasingu dla pojazdów elektrycznych kategorii N1, czyli osobowych i pojazdów lekkich dostawczych. Leasing oczywiście dotyczy wszystkich przedsiębiorców niezależnie od wielkości – tak, aby nie było pomocy publicznej. Tutaj zostało wsparte ponad 23 tys. pojazdów elektrycznych.

Trzecim programem jest „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów i tankowania pojazdów wodorem”. Tutaj ponad 800 mln zł, dokładnie 870 mln zł. To był program skierowany do operatorów stacji ładowania na budowę infrastruktury. Cały program w zasadzie został wydatkowany. Szacujemy, że powstanie ponad 3,5 tys. stacji ładowania w Polsce z ponad 8 tys. punktów ładowania. Ten program był podzielony na 3 komponenty związane z budową szybkich stacji ładowania, stacji ładowania o średniej mocy i tych stacji najwolniejszych. Ten komponent szybkich stacji ładowania rozszedł się najszybciej, budził największe zainteresowanie.

Kolejnym programem był „Rozwój infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych”. Tu był budżet programu ponad 1 mld zł. To jest program, który ma, jak gdyby wesprzeć to, co jest niezbędne dla funkcjonowania stacji ładowania, czyli rozwój sieci dystrybucyjnych.

Oczywiście wyzwaniem najbliższych lat, już mówił o tym pan minister, będzie kwestia implementacji rozporządzenia o infrastrukturze paliw alternatywnych. Tak jak my oceniamy, aby spełnić pierwsze cele na 2025 r., będziemy musieli w Polsce rozmieścić 166 miejsc ładowania pojazdów osobowych i lekkich dostawczych. W 2027 r. będziemy musieli rozmieścić stacje ładowania dla samochodów ciężarowych elektrycznych i 37 stacji tankowania wodoru. W ministerstwie opracowaliśmy mapę możliwych lokalizacji, biorąc pod uwagę przepływy ruchu oraz możliwości sieci dystrybucyjnej. Mapa była opracowana wspólnie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, z Ministerstwa Infrastruktury i branżą – Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych.

Wydaje się, że o ile sami operatorzy stacji ładowania są zainteresowani rozmieszczeniem, to jednak rozwój sieci dystrybucyjnej będzie największym wyzwaniem tutaj,

bo będziemy budować stacje ładowania o bardzo dużych mocach na terenach na obszarach wiejskich, gdzie ten dostęp sieci dystrybucyjnych nie jest tak powszechny. Teraz pracujemy na tym, aby udało się tę sieć infrastruktury dociągnąć do stacji i parkingów wzdłuż autostrad albo zapewnić jakieś inne rozwiązanie, które pozwoli korzystać z dużych mocy. Natomiast to znowu jest trochę taka dyskusja strategiczna, szczególnie w zakresie transportu ciężkiego, czy to będzie wodór czy pojazdy bateryjne, bo po prostu ten transport ciężki elektryczny na dziś nie jest tak rozwinięty. On dopiero się rozwija, a jakie będą ścieżki wykorzystania tej infrastruktury wzdłuż autostrad – zobaczymy, ponieważ na dzisiaj ciężarówki też się nie tankują wzdłuż autostrad. Być może będzie musiała powstać sieć jakichś hubów poza autostradami. O tym też rozmawiamy z Komisją Europejską...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Przepraszam, nie chciałem przerywać, ale wydaje mi się to istotne. Jaka jest przewidywana gęstość przy autostradach i co ile kilometrów? Kiedyś słyszałem chyba o 60 km.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Tak, co 60 km dla pojazdów...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

A moc zainstalowana 10 MW?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

To zależy. Jeśli chodzi o samochody lekkie, to co 60 km i musi być tam chyba jedna ładowarka 150 KW, czyli to muszą być już szybkie ładowarki. W przypadku ciężarówek jest większe wyzwanie, bo musimy pokryć w 2027 r. – upraszczając – 50% sieci bazowej autostrad i musimy mieć wtedy stację ładowania z łączną mocą ładowania 2,8 MW, z czego przynajmniej dwie muszą być 350 KW. Te przyłącza muszą mieć pewnie 3,5 MW. To są bardzo duże moce.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Czyli nie 10 MW?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

W zależności, ile chcemy mieć tych szybkich ładowarek. Jeżeli sobie wyobrażamy, że chcemy mieć 10 szybkich ładowarek plus jeszcze ładowarki dla samochodów osobowych, to zbliżamy się pod 10 MW. Wszystko zależy od rozmieszczenia i mocy...

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

Po dwóch stronach będą rozmieszczone ładowarki.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Tak, po dwóch stronach. Wtedy to będzie 10 MW. To jest szczególnie istotne z punktu widzenia tego, że jesteśmy wiodącym państwem, które wozi bardzo dużo ładunków samochodami ciężkimi i to jest dla naszej branży kluczowe. Stąd zaproponowaliśmy dwa nowe pogramy, które mamy nadzieję będą sfinansowane z Funduszu Modernizacyjnego. Rozmawiamy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, czyli wsparcie budowy stacji ładowania właśnie dla samochodów ciężarowych 2 mld zł i wsparcie zakupu leasingu pojazdów kategorii N1 i N1 z budżetem 1 mld zł. To są dwa programy, które mam nadzieję w tym roku uda się uruchomić i które pozwolą ten transport ciężki elektryczny rozwinąć w Polsce. To chyba tyle z najważniejszych informacji.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

A koszty stacji ładowania?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Tej szybkiej?

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Tej standardowej.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

300–400 tys. zł. Z tym, że to jest koszt samej stacji. Nie mówimy o kosztach tego typu, że tam często jest potrzebny mocniejszy, większy transformator, prowadzenie kilku kilometrów sieci. Wtedy te koszty są większe.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Średni 500 tys. zł?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Tak, tak można założyć.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Taka strefa ładowania w 2030 r., o czym mówił pan dyrektor, czyli 3,5 MW, czyli 10 stacji 350 KW wraz z tymi stacjami transformatorowymi, to jest około 10 mln zł. To jest taki koszt.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. W tej sytuacji jeszcze mam pytanie. Czy Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej chciałoby coś do tego dołożyć? Pani Małgorzata Gorlewicz?

Naczelnik wydziału w Departamencie Programów Infrastruktury Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Małgorzata Gorlewicz:

Dzień dobry państwu. Małgorzata Gorlewicz, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Z naszej strony mogę potwierdzić, że jesteśmy tutaj we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, i z Ministerstwem Klimatu i Środowiska w zakresie środków KPO. Reprezentuję departament, który jest odpowiedzialny za największy program krajowy – Fundusz Europejski na Infrastrukturę Klimat i Środowisko. Tutaj też planujemy uruchomić środki na zakup autobusów elektrycznych. Natomiast czekamy oczywiście najpierw na KPO z racji tego, że tutaj okres jest krótszy, a „kamienie milowe” musimy wszyscy osiągnąć wspólnie. Z chwilą, kiedy ten nabory się zakończą sukcesem zarówno te realizowane przez MKiŚ, jak też przez Ministerstwo Infrastruktury, my będziemy chcieli wyjść z finansowaniem, tak żeby płynnie wspierać tutaj samorządy w zakupie autobusów elektrycznych. Tak więc, skupiamy się głównie na środkach na transport publiczny. Są przewidziane też oczywiście środki na wsparcie transportu kolejowego – niezmiennie wysokie, więc tutaj rzeczywiście funduszami z polityki spójności staramy się komplementarnie działać u instrumentów uruchomionych z KPO przez resorty środowiska i infrastruktury.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa. W tej sytuacji wydaje mi się, że zaproszenie pana ministra Korolca jest tutaj celowe, ponieważ – jak powiedział pan reprezentujący Izbę Branży Komunalnej – mamy taką dosyć ciekawą sytuację, że transport publiczny może być wspierany z tych funduszy i to jeszcze bardzo wydatnie, bo np. opłaca się w chwili obecnej kupić autobus elektryczny przy zakupach przez samorząd, bo on kosztuje tyle samo co autobus z napędem dieslowskim, a już spełnia normę zeroemisyjności. Natomiast rzeczywiście podmioty, które też są włączone – mówię o podmiotach publicznych, które mają pojazdy do wykonywania usług w sektorze publicznym – które powinny też spełniać wymogi obniżenia poziomu emisji, w przetargach, dotyczy to właśnie przedsiębiorstw komunalnych, przedsiębiorstw drogowych itd., takiej możliwości akurat nie mają.

Pan minister Marcin Korolec pewnie nas tutaj obdzieli trochę tą informacją, czy to jest wszystko realne z punktu widzenia akurat prac fundacji. Wydaje się, że najłatwiej jest naładować samochód osobowy elektryczny, ale praca przewozowa – np. ciężarówki, która wozi towary, jest w takim statystycznym przebiegu dziennym na poziomie gdzieś 500 kilometrów, plus oczywiście czas pracy kierowców i koniecznej przerwy – sprawia, że wydaje się bardziej realny ten transport towarowy zelektryfikowany, niż szybki proces elektryfikacji transportu osobowego. Niech pan, panie Marcinie, rozwinie tę kwestię, wykorzystując tu pańską obecność i dziękując jednocześnie, że przyjął pan zaproszenie na posiedzenie podkomisji.

Prezes Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Marcin Korolec:

Po pierwsze, bardzo dziękuję za zaproszenie. Osobiście myślę, że samochody elektryczne są fajne i używam samochodu elektrycznego od 2017 r. i jestem jednym z *heavy user* tego urządzenia.

Chciałem zacząć od jednej cyfry, od cyfry 31%. 31% to jest procent emisji, którą musimy zredukować do 2030 r. jako Polska. Takie mamy zobowiązanie prawne w ramach części polityki klimatycznej, która jest nazwana non-ETS. Mówimy o tej zmianie i o elektryfikacji transportu nie dlatego, że to jest fajne, tylko dlatego, żeby zredukować negatywny wpływ na zdrowie ludzi, żeby budować suwerenność energetyczną państwa i żeby właśnie ograniczać negatywny wpływ transportu na klimat. I właśnie mamy zobowiązanie 31% redukcji na ETS, czyli w transporcie, rolnictwie, budownictwie, odpadach, w tym całym koszyku musimy zredukować o 1/3 i mamy na to 6 lat. I nie ma ani jednego dokumentu rządowego, który w jakiś sposób by rysował drogę dojścia do tej cyfry. To jest niepokojące, że właśnie nie ma takiego dokumentu, który mówi: zrobimy to i tamto.

Zasadniczo muszę powiedzieć, że jeśli chodzi o elektryfikację sektora i system wsparcia, to znaczna część mechanizmów jest przygotowana. Są dopłaty do samochodów osobowych, jest ten program „Zielony transport publiczny”, który cieszy się niezwykle powodzeniem w samorządach. Na początku roku zostały przygotowane i wysłane do procedury dwa programy, które chcę podkreślić: ten program wsparcia dla samochodów ciężarowych i osobny dla ładowarek. Tam jest w sumie, o ile ja dobrze pamiętam, 1,5 mld zł na te dwa programy czy nawet trzy programy. To wystartuje za chwilę.

Niecierpliwie czekam na to, co wyniknie z dyskusji na temat kamieni milowych w KPO, bo tutaj jakieś prace się toczą i różnie ministrowie ogłaszają, że będzie nowy system wsparcia. To, na co oczekuję – oprócz tego, co zobaczymy właśnie jako wynik tego procesu zmiany KPO – to jest na pewno system opłat drogowych, które można powiedzieć karzą tych, którzy inwestują w tabor. Dlatego, że system opłat drogowych klasyfikuje tych, którzy używają dróg do transportu. Najbardziej nowoczesną normą, która jest przewidziana w tym systemie EURO 5. To są samochody, które były produkowane do 2014 r. Jeżeli ktoś jeździ nowszym samochodem to musi płacić taką samą opłatę, jak EURO 5, a jeżeli ktoś jeździ elektrycznym, to też musi płacić tę samą opłatę co EURO 5. Innymi słowy nie promujemy tych, którzy inwestują w tabor nowoczesny, a 2014 r. to było, dzięki Bogu, 10 lat temu. Tu nie mówimy o jakichś nowalijkach technologicznych tylko o tym, co było 10 lat temu. To jest do mnie zupełnie niezrozumiałe, dlaczego nie promujemy tych, którzy jeżdżą na EURO 6 albo elektrykami. Zwłaszcza, że ten system opłat drogowych mamy już formalny. Za chwilę opóźnienie w implementacji dyrektywy o eurowiniecie, bo trzeba było ją w Polsce implementować, jak zresztą w innych krajach, gdzieś do połowy marca, o ile dobrze pamiętam.

To, co chcę powiedzieć. Wydaje się, że cały system wsparcia jest na poziomie finansowym. Jest coś, co się okaże za niedługo i z niecierpliwością właśnie czekam, jaki będzie los tej dyskusji na temat nowego systemu wsparcia i nowego systemu KPO, który w jakiś sposób ma napędzić ten rynek.

Bardzo się cieszę z tego systemu wsparcia dla ciężarówek i ładowarek dla ciężarówek, bo to jest sektor, o który musimy w szczególności dbać. W szczególności dbać dlatego, że to jest prawie 500 tys. miejsc pracy w Polsce w samym transporcie.

Transport międzynarodowy. Polacy mają 1/3 transportu kołowego międzynarodowego w Europie. Musimy zadbać, żeby te polskie przedsiębiorstwa przewozowe mogły być konkurencyjne również przy tej zmianie technologicznej z innymi przewoźnikami francuskimi, hiszpańskimi, włoskimi etc. W związku z tym myślę, że ten system wsparcia, który został przygotowany i jest teraz w ocenie w Komisji Europejskiej, jest niezwykle ważny.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

I z tym, co się ze Wschodu jeszcze tutaj do nas przemieszcza.

Prezes FPPE Marcin Korolec:

Światło płynie ze wschodu.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Mówię o firmach, o firmach transportowych. Czasami po kilka firm było pod jednym adresem.

Prezes FPPE Marcin Korolec:

To może tyle na początek.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa. Wydaje mi się, że to, co tutaj powiedzieli panowie reprezentujący Ministerstwo Klimatu i Ministerstwo Energii, ale również w tym skojarzeniu z wypowiedzią pana ministra Korolca, to jest niezmiernie ważne, żebyśmy sobie to po prostu uświadomili. Z jednej strony nieuchronna jest zmiana technologii napędów, jeżeli chodzi o środki transportu. Sektor publiczny został zobowiązany dyrektywą o czystym transporcie publicznym, więc to musimy wykonywać poprzez oczywiście procesy implementacyjne.

O kolejach tutaj słyszeliśmy, że ten potencjał jest dużo wyższy i on jest, w szczególności w zakresie przewozów pasażerskich i towarów, niewykorzystany. Jest potrzebny efekt synergii w połączeniu z innymi gestorami, w szczególności transportu kołowego.

Natomiast jeśli chodzi o transport kołowy – ciężarówki generalnie rzecz biorąc – jest rozproszony system własności. Jest wiele podmiotów. To są w dużej mierze również firmy rodzinne. I to jest chyba największy kłopot, jeżeli chodzi o system wsparcia, jeśli chodzi o zmianę tego transportu. Większość tych firm, kiedy będzie, że tak powiem już ten deadline, nie będzie w stanie sprostać finansowo takiemu dużemu wysiłkowi, żeby zmienić ten tabor.

To też łączy się z tą wypowiedzią właśnie pana, który reprezentuje sektor komunalny prywatnych przedsiębiorców prowadzących akurat firmy komunalne, czy one mają charakter firm zajmujących się gospodarką odpadami, czy też usługami komunalnymi, czy też budową dróg, to tam, niestety, będziemy mieli w tym zakresie pewien problem.

Myślę, że warto by zwracać uwagę na to nie tylko dzisiaj. Właściwie to wczoraj już powinniśmy na to zwrócić uwagę. Tutaj z Fundacją rozmawiamy o tym już chyba od 2 lat, że powinniśmy mieć jakiś projekt czy pomysł na to, w jaki sposób te 0,5 mln miejsc pracy, które generuje z jednej strony sektor transportu w Polsce, mówię transportu ciężarowego plus jeszcze do tego, jak powiedziałem, firmy, które wykonują usługi w tej sferze komunalno-drogowej itd. – jak zbudować system, który pozwoli im na przetrwanie?

Możemy sobie wyobrazić, że bogatsze kraje członkowskie mogą uruchomić specjalne systemy, które wesprą ich firmy. Oni wiedzą, że przecież Polska dysponuje bardzo konkurencyjną formą i robią to, co będzie należało. W moim przekonaniu tutaj nie znajdujemy na razie w informacjach, o których państwo mówiliście, takich o których chcielibyśmy słyszeć, że taki program czy taka koncepcja, najpierw koncepcja a później program, jest budowany. Panie Marcinie, proszę się włączyć.

Prezes FPPE Marcin Korolec:

O ile mi się wydaje, to w tym systemie dotacji dla firm przewozowych na nabycie ciężarówek jest specjalna pula, która jest dedykowana małymi i średnim przedsiębiorcom. W każdym razie...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Gdzie? W KPO?

Prezes FPPE Marcin Korolec:

W NFOŚiGW.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

W Narodowym Funduszu?

Prezes FPPE Marcin Korolec:

Tak.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Tego nie wiem.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Panie przewodniczący, panie prezesie. Jeśli chodzi o problem, o którym mówił pan dyrektor Byliński, dotyczący wsparcia zakupu w leasingu pojazdów ciężarowych kategorii N2, N3, to tam nie ma oddzielnej zakładki dla małych i średnich przedsiębiorców. Jednocześnie jest przewidziane dużo większe dofinansowanie dla małych i średnich przedsiębiorców, które jest zgodne z zasadami pomocy publicznej. Duży przedsiębiorca będzie otrzymywał 30%, a mały będzie otrzymywał 60% dofinansowania różnicy kosztów pomiędzy zakupem pojazdu tradycyjnego a pojazdu elektrycznego.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

To będzie z Narodowego Funduszu?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

To jest ten problem, który będzie realizowany przez Narodowy Fundusz a finansowany ze środków Funduszu Modernizacyjnego. Czekamy na akceptację Europejskiego Banku Inwestycyjnego dla tych środków i mamy nadzieję, że w tym roku, wraz w tym program dotyczącym stacji ładowania dla transportu ciężkiego, uruchomimy oba problemy.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Myślę, że warto to jakoś już upublicznic. Bo to, co ja powiedziałem tutaj, to jest oczywiście też wiedza trochę może wczorajsza, ale jest duże zmartwienie wśród firm transportowych, czy nie zostaną postawione same sobie.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Ten program przed złożeniem był konsultowany z całym sektorem, zarówno w Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego, jak również ze wszystkimi producentami.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

To jest zeszłoroczny proces konsultacji?

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Nie, to początek tego roku. To był luty.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

To mnie usprawiedliwia, że tego nie zauważyłem.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

To był początek tego roku. Na początku tego roku cały sektor brał udział w konsultacji tego programu.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dobrze, świetnie.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Na stronach Narodowego Funduszu jest informacja o tym, że został taki program przekazany i są szczegóły.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Panie dyrektorze. Czasami nie nadążamy przeczytać tego wszystkiego...

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

W sensie, że jest upubliczniony...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

... z panią poseł, co nam tu podsyłają na bieżąco, więc proszę wybaczyć, że nie odnotowaliśmy akurat tego, co jest na stronach funduszu. Dziękujemy za tę odpowiedź, bo to są ważne informacje.

Ja majoryzuję tę debatę, ale tak patrzę na koleżankę, czy akurat w tej części miałyby jakieś pytania? Akurat pani poseł wywodzi się też z tej przestrzeni komunalnej, więc...

Posel Anna Sobolak (KO):

Tak. W zasadzie to trochę będę miała pytań do informacji ministra infrastruktury, odnośnie do tankowania wodoru. Nie wiem, czy mamy jeszcze kogoś z Ministerstwa Infrastruktury?

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Pan radca jest.

Posel Anna Sobolak (KO):

Zostało wytypowanych 37 lokalizacji w węzłach miejskich. Te 37 lokalizacji to są jakieś konkretne lokalizacje dużych miast? A jeżeli chodzi o magazynowanie wodoru to wiem, że to też nie jest takie oczywiste i proste. Czy to są jakieś duże zbiorniki? Na jaką ilość zatankowanych aut dziennie te zbiorniki miałyby wystarczyć? Dziękuję.

Radca w Departamencie Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury Sławomir Lewandowski:

Panie przewodniczący, pani posel, szanowni państwo. Obawiam się, że na tak szczegółowe pytania, nie będę umiał w tej chwili odpowiedzieć, ale oczywiście zanotuję i postaram się dopytać.

Węzły miejskie, w których będą ulokowane te stacje, to są wymogi AFIR. Na razie kierujemy się tymi podstawowymi wymogami związanymi z regulacjami europejskimi i stąd te dystanse tam przewidziane, że „nie mogą być większe niż”, ale jeśli chodzi o same szczegóły techniczne to dopytam kolegów, którzy są autorami rozporządzeń właściwych, i przekażę taką informację.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Widzę, że pan dyrektor Byliński ma informacje.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Tak. To pytanie było bardziej do nas, ponieważ my jesteśmy autorami tej mapy. Te 37 stacji wzięło się po prostu z prostego wyliczenia, że stacja musi być co 200 kilometrów i akurat wyszło, że będzie na tych głównych węzłach miejskich, bo też chodzi o to, aby, biorąc pod uwagę liczbę pojazdów wodorowych, te projekty były jak najbardziej opłacalne. W wypadku stacji ładowania wodoru wyzwaniem jest to, że jest mało pojazdów i wszystkie firmy – tzn. dwie firmy na dzisiaj, czyli ZEPAK i Orlen – jeżeli stawiają stacje ładowania, zawsze podkreślają, że dla opłacalności ekonomicznej stacji muszą mieć stałego klienta. Dla nich takim stałym klientem jest np. Przedsiębiorstwo Transportu Miejskiego, które tankuje autobusy i będzie miało autobusy wodorowe, więc będzie tankować na stałych zasadach, a jednocześnie będą dopuszczać klientów indywidualnych. Tak to się dzieje w Warszawie, w Rybniku. Jak będzie duży węzeł miejski, to od razu łatwiej będzie biznesowo na kosztach operacyjnych tę inwestycję zamknąć. Natomiast przyznam się, nie znam odpowiedzi, ile można zatankować pojazdów. Zależy to od wielkości stacji.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

AFIR mówi o tonie.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Tona musi być z AFIR, ale jak to wygląda w tych stacjach czterech w Polsce, to nie wiem. Możemy się dowiedzieć, panie przewodniczący, i po prostu poinformować.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Teraz jeszcze, ponieważ pan reprezentujący sektor komunalny pytał o ewentualne systemy wsparcia dla takich firm, jak pan reprezentuje tutaj ten sektor. Czy możecie państwo też coś optymistycznego powiedzieć, jak w wypadku leasingu ciężarówek?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Wydaje się, że możemy. Jeśli chodzi o usługi publiczne, to rzeczywiście na dzisiaj jest ten obowiązek procentów w realizacji usług publicznych. My od lat mamy co roku informację, jak ten obowiązek jest realizowany i on jest w bardzo znikomym procencie realizowany. W związku z tym biorąc pod uwagę, że teraz, chyba 2 tygodnie temu, pojawił

się w wykazie prac legislacyjnych rządu projekt ustawy, która zmienia ustawę elektromobilności, chcielibyśmy zaproponować wycofanie się z tych obowiązków dla sektora publicznego dla tych zadań publicznych.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Co to znaczy wycofanie się?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

To znaczy, że znieśliśmy obowiązek procentu pojazdów napędzanych gazem ziemnym bądź elektrycznym w wykonywaniu zadań publicznych, ponieważ ten obowiązek jest zrealizowany w bardzo niskim procencie i mamy problem z budową instrumentów wsparcia z tym związanych, bo w Polsce ten sektor nie jest zunifikowany. W tym sensie, że są miasta, które mają spółki miejskie, realizują to w ramach spółek miejskich i można wtedy próbować przekazywać wsparcie do samorządów, i to nie jest pomoc publiczna. Natomiast są miasta, które właśnie zlecają podmiotom zewnętrznym, np. Łomża, i wtedy każdy program, w którym chcielibyśmy wspierać tego typu działalność, już podlega pod notyfikację pomocy publicznej, co powoduje pewną nierówność traktowania podmiotów w zakresie udzielonego wsparcia.

Natomiast my nie wycofujemy się z tego wsparcia planów elektryfikacji usług publicznych, czy zeroemisyjnych usług publicznych, bo to i tak musi nastąpić, bo jest dyrektywa o czystych pojazdach. Dyrektywa o czystych pojazdach obliguje podmioty, które stosują przepisy o zamówieniach publicznych, do zwiększania procentu pojazdów niskoemisyjnych w zamówieniach w zależności od poszczególnych lat. Najbliższy próg to jest chyba 32%...

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Sam jestem temu winien, bo wprowadziłem tę dyrektywę.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Tak, więc jak gdyby już jest obowiązek. Zatem wydaje się, że opublikowanie tego obowiązku w ustawie o elektromobilności jest niepotrzebne i wprowadza zamieszanie. Natomiast w zakresie programu wsparcia, to na ten moment mamy program N2, N3, ale oczywiście, jeżeli branża widzi potrzebę to my jesteśmy chętni, aby dyskutować. Pewnie do wykorzystania będą środki z Funduszu Modernizacyjnego, czy z innych środków i można taki program dedykowany dla usług publicznych stworzyć. Bo tak naprawdę na koniec dnia to są normalne samochody ciężarowe, z tym że dostosowane do realizacji funkcji publicznej. Pytanie, czy trzeba wydzielać specjalny program dla tego typu usług?

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

To już jest chyba lepsza koncepcja. Proszę bardzo.

Przedstawiciel Polskiej Izby Gospodarki Odpadami Adam Cieślewicz:

Dzień dobry. Adam Cieślewicz, Polska Izba Gospodarki Odpadami. Tutaj po koleżeńsku w sumie spotkaliśmy się, chociaż nigdy wcześniej. Jak już rozmawiamy o tym programie, to właśnie w programie dofinansowania pojazdów ciężarowych też na skutek pewnie nie tylko naszych uwag, ale też innych części branży, zostały wprowadzone zapisy, które faktycznie dla branży komunalnej w klasie N3 zmniejszają limit przebiegu do 25 tys. km, a dla pojazdów N2 w ogóle w całości zmniejszają ten limit. Natomiast mam pytanie. Nie wiem z czego wynikają te liczby z państwa strony, natomiast z naszej perspektywy 25 tys. km to nadal jest dość dużo. Nasze pojazdy faktycznie, jeżdżąc głównie po mieście czy wokół miejscowości, wykonują promień nieduży, one bardziej pracują na czas niż na kilometry. To jest, można powiedzieć, ten dylemat, że te przebiegi roczne nie są wcale takie duże. Te 25 tys. km w przypadku pełnowymiarowej śmieciarki, to jest naprawdę intensywna praca takiego pojazdu, która wiąże się z tym, że ona musiałaby pracować faktycznie na dwie zmiany w zasadzie bez przerwy i to nie tylko w dni robocze, a my w zasadzie nie możemy odbierać odpadów przez całą dobę.

Teraz jest pytanie. Czy moglibyśmy jeszcze obniżyć te 25 tys. km? Czy jest w ogóle taka możliwość pod kątem tych wszystkich zobowiązań, które nas czekają? Czy możemy jakoś wpłynąć na ten limit?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Według mojej najlepszej wiedzy, ponieważ program podlega już uzgodnieniom publicznym i w ramach tych uzgodnień te limity zostały wydyskutowane, to była jedna z głównych uwag, powiedzmy, dotyczących zasad programu, będzie bardzo trudno, jeśli nie niemożliwe zmienić te limity. Jesteśmy już na etapie uzgadniania treści programu z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym. Taka zmiana będzie bardzo trudna. Tym bardziej, że bank ocenia nasze propozycje pod kątem efektu ekologicznego i on już zaakceptował to 25 tys. km, więc to może być bardzo trudne.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Państwo negocjuje to z EBI?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Tak, my to negocjujemy z EBI. Jesteśmy już w zasadzie na etapie końcowym tych negocjacji. Tam są trochę inne problemy. Ta kwestia w ogóle się nie pojawiła w rozmowach z EBI, więc może to być trudne. Czy jest niemożliwe? Nie wiem. Musimy po prostu się zorientować. Nie powiem, że jest niemożliwe, bo wiele rzeczy jest możliwych. Natomiast musimy się po prostu zorientować, ale będzie to na pewno bardzo trudne.

Przedstawiciel PIGO Adam Cieślewicz:

My wnioskowaliśmy właśnie w czasie konsultacji społecznych, składaliśmy tam swoją propozycję. Proponowaliśmy 15 tys. km jako taki limit czy nawet 10 tys. km, w zależności od tego, kto złożył propozycję. Jak przejrzałem wszystkie uwagi to takie propozycje padły. Jest też pytanie, jak to się stało, że jednak państwo uwzględniając te uwagi zatrzymali się na tych 25 tys. km? Czy to z czegoś wynikało? Jak to można wyjaśnić?

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

To nie jest tak, że wymyśliliśmy sobie nagle liczbę 25 tys. km. Podczas rozmów z producentami pojazdów, którzy powiedzieli, że mają w okresie gwarancji monitoring wszystkich pojazdów, które są przez nich wyprodukowane i sprzedane do takich firmy, które świadczą tego typu usługi, padło stwierdzenie, że 25 tys. km jest bezproblemowym limitem do osiągnięcia.

Przedstawiciel PIGO Adam Cieślewicz:

Nie, chyba nie.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

To jest to, co usłyszeliśmy de facto od wiodących firm.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Myślę, że w firmach drogowych to tak...

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Nie, to dotyczyło właśnie śmieciarek. Oni mają monitoring pojazdów, które są objęte gwarancją producencką przez długi okres i te limity 25 tys. km były bezproblemowe dla osiągnięcia.

Przedstawiciel PIGO Adam Cieślewicz:

No nie. My reprezentujemy tutaj podmioty, działamy w całej Polsce. Mamy 800 sztuk śmieciarek i gwarantuję panom, że nie mieliśmy w zeszłym roku takiej śmieciarki, która by przejechała 25 tys. km, tak powiem.

Jeszcze korzystając, że mam głos, chciałbym prosić o to, żeby jeżeli będzie taka możliwość, jeżeli się pojawi, to żeby zrewidować ten limit może trochę niżej, bo my generalnie chcielibyśmy wziąć też udział w tym procesie. Jesteśmy też zobligowani i nawet jeśli ten projekt właśnie państwa zostanie zrealizowany w nowelizacji ustawy elektromobilności, to nadal pozostają te przepisy, które będą nas dotykały i zobowiązywały do wykorzystywania tych pojazdów nisko- i zeroemisyjnych.

Natomiast właśnie wracając do tego projektu mam pytanie. Ten projekt jest tak zarysowany, że w trakcie tego roku ma zostać zrealizowany na poziomie Rady Ministrów i gdzieś tam wejście w życie. Natomiast on dotyczy przepisów, na które my musimy być przygotowani właśnie na 1 stycznia 2025 r. Czyli de facto zmiany wejdą w tym momencie, kiedy schodzi zobowiązanie, które ma zostać zlikwidowane. W związku z tym mam pytanie, kiedy możemy oczekiwać konkretnego przynajmniej projektu, żebyśmy zobaczyli, jak te przepisy będą wyglądały w zaproponowanej formie? Oczywiście później ten cały proces legislacyjny będzie jeszcze swoje trwał. Tam jest wiele etapów, będą konsultacje: Sejm, Senat i prezydent. To wszystko trochę potrwa, ale my musimy się szykować do tego 1 stycznia. Jakie tam zmiany będą?

Przy okazji mam pytanie. Czy oprócz tych zmian, które zostały zarysowane w tej propozycji projektu, państwo myśla jeszcze o jakichś innych szerszych zmianach w zakresie ustawy? Czy tam przy okazji będą zaproponowane jakieś inne propozycje? To też może tutaj zmienić naszą sytuację. Jak mówię, my cały czas mamy w głowie 1 stycznia 2025 r. Tam jest 30% udziału floty do wykonywania zadań publicznych, a generalnie przepisów jest jeszcze więcej. Dlatego będziemy wdzięczni za informację, kiedy się możemy spodziewać takiej propozycji zapisów?

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Jeśli chodzi o sam projekt, to jest gotowy. My prowadzimy go zgodnie z zasadami poprowadzenia prac legislacyjnych. Jesteśmy na etapie uzgodnień wewnątrzresortowych. Mam nadzieję, że przed wakacjami, w czerwcu, udałoby się go przekazać do uzgodnień i konsultacji publicznych, bo część tego projektu stanowi kamień milowy KPO. Tak więc nam też się spieszy, biorąc pod uwagę, że ostatni rok był takim rokiem wyborczym i pewne projekty po prostu nie były realizowane z uwagi na czas. Mam nadzieję, że w czerwcu udałoby się go przekazać do uzgodnień i konsultacji publicznych.

W zakresie obowiązków publicznych ten projekt nie przewiduje jakichś znaczących zmian. To jest główna zmiana, jeśli chodzi o to co państwa dotyczy. Kwestie związane z zamówieniami publicznymi wynikają z dyrektywy i one, jak gdyby tutaj pozostają bez zmian, gdyż nie możemy nic zmienić. To jest warunek prawidłowego wdrożenia przepisów unijnych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. To może, jak już panowie tutaj jesteście, umówcie się na jakąś konsultację w resorcie i może wtedy państwo ten draft jakoś tam obczytacie sobie przy stoliku. Oczywiście mówię o drafcie, nie mówię o projekcie.

Muszę państwu powiedzieć zupełnie serio, że ten proces konsultacji z interesariuszami jest niezmiernie ważny. Sami państwo wiecie, że im dłuższy proces konsultacji z interesariuszami, tym większe prawo. Im bardziej ograniczamy dostęp interesariuszy do tego procesu, tym gorzej później dla samej jakości. Nawet jeżeli się uzyskuje kompromisy, które nie zadawalają wszystkich, to efekt jest taki, że biorący udział w konsultacjach wiedzą, że to jest trochę na zasadzie win-win – nie ma przegranych, a jak kogoś pominiemy, czuje się przegrany, to zawsze będzie w przestrzeni publicznej w tej debacie obecny jako ten, który mówi, że nie uwzględniono naszych ważnych postulatów.

Muszę powiedzieć, że ja to doceniałem właśnie w szczególności w tych pracach legislacyjnych w Parlamencie Europejskim, gdzie nowe regulacje prawne to było minimum półtora roku i czas na to, żeby nad tym pracować. No tak, pracujemy w różnych standardach, to jest oczywiste, ale tutaj ja zawsze zachęcam. To jest z korzyścią również później dla samego resortu. Poprawianie już uchwalonych ustaw, to jest też gehenna.

Zastępca dyrektora departamentu MKiŚ Marek Popiołek:

Panie przewodniczący. Chcemy jak najszybciej, żeby okres konsultacji był jak najdłuższy. Tak, żeby po prostu dać wszystkim czas na wypowiedzenie się. Tak jak mówiliśmy wcześniej o kwestii tego, że nie wszyscy czytają strony internetowe. W związku z tym trzeba dać czas pewnie też dłuższy na dotarcie do informacji do wszystkich podmiotów zainteresowanych. W związku z tym chcemy, żeby ten okres był maksymalnie długi tak, żeby się wyrobić w okresie tego roku, z powodów, o których mówił pan reprezentujący Izbę,

jak i również w kontekście KPO, gdzie też mamy termin na koniec roku. W związku z tym, tutaj mamy nadzieję, że to się wszystko uda.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, ponieważ chyba skończył nam się czas, już za chwilę musimy też dziś jeszcze głosować, chciałbym jakoś to użytecznie zakończyć. Może macie państwo jakieś propozycje do skonkludowania naszego dzisiejszego pierwszego spotkania podkomisji do spraw Zielonego Ładu? Nie ma propozycji.

Ja bym się zwrócił do państwa, którzy reprezentują tutaj interesariuszy. Tam jeden problem mamy. To jest problem z finansowaniem akurat specjalistycznego sprzętu, który sektor komunalny ma.

Drugi problem to jest właśnie ta kwestia dostępności akurat do infrastruktury ładowania. Trzeci problem już się sam rozwiązał, bo okazuje się, że nie wszystko doczytałem i jest sprawa wsparcia dla odbiorców w leasingu, jeżeli chodzi o samochody ciężarowe. Myślę, że to jest w jakiś sposób dobra wiadomość z naszego posiedzenia podkomisji, która dociera do potencjalnych odbiorców.

Rozumiem, że ze strony państwa nie ma akurat innych sugestii. Gdyby ktoś z państwa chciał jeszcze jakieś sugestie przekazać, to oczywiście skrzynka pocztowa Komisji Ochrony Środowiska jest otwarta, a my później jeszcze sobie na to spojrzymy, dobrze? Tak, że bardzo serdecznie zachęcam.

Czy jeszcze ktoś jakieś słowo podsumowanie chciałby wygłosić? Zważywszy na późną porę nie dziwię, że państwo nie macie ochoty, ale bardzo serdecznie dziękuję. Jest to pierwsze nasze posiedzenie. Obiecujemy, że nie będzie ostatnie w sprawie elektromobilności i pewnie poświęcimy je kiedyś takiej szerszej projekcji tego tematu.

Proszę państwa. Tak jak słyszymy w debacie czasami politycznej, to w szczególności to co jest takie bulwersujące: nie będzie można rejestrować nowych pojazdów, które nie będą elektrycznymi w 2025 r. A tak naprawdę – jeszcze będzie klauzula przeglądowa, więc może się jeszcze wiele wydarzyć.

Po drugie, nie będzie też proszę państwa tego, o czym w chwili obecnej mówimy, czyli o paliwach alternatywnych. W tej chwili czy w zeszłym roku 1 litr paliwa np. syntetycznego był na poziomie 5 euro, a w ciągu iluś tam lat cena tego paliwa syntetycznego będzie pewnie diametralnie różna od tej wyjściowej, która była w ostatnim roku.

Czasami straszmy obywateli zupełnie niepotrzebnie. Bo z jednej strony, jeżeli okaże się, że skutki wdrożenia akurat tych przepisów będą ponadnormatywne, tzn. nieakceptowalne społecznie, to nikt się nie zgodzi na to, żeby w tak drastyczny sposób ograniczać.

Z drugiej strony wiemy też, że przemysł produkujący samochody ruszył z tym. Jest wyznaczony kierunek, więc idziemy w tym kierunku i też należy liczyć się z korektą ceny. Im będzie bardziej powszechna produkcja, tym będzie większa korekta ceny. Będą też rozwiązania technologiczne, które też doprowadzą do obniżenia tej ceny.

Myślę, że tutaj powinniśmy też wspólnie uspokajać społeczeństwo. Powiem szczerze, że ja zawsze krytykuję takie nieprzekraczalne bariery, bo one demobilizują, akurat nie eksponują głównego celu, który chcemy osiągnąć. Obniżenie emisji z transportu to jest główny cel. Osiągnięcie tego celu im będzie bardziej, z punktu widzenia społecznego, akceptowalne, tym łatwiej będzie to wdrożyć. Im bardziej będzie to dobrowolne, a będzie więcej elementów zachęt niż rygorów, tym będzie to lepsze.

Myślę, że ważna jest podstawowa wiedza, którą wnosimy w ramach różnych procesów. Popatrzmy, co się wydarzyło z fotowoltaiką? Nie trzeba było jakiegось dyrektywnego celu tutaj wyznaczyć. Trzeba było dać zachętę. Jak się dało zachętę, to sąsiad sąsiadowi podpowiedział, że to jest dobre. Teraz z pompami ciepła mamy trochę problemu.

Z kolei, jeżeli będzie tak, że sąsiad będzie miał elektryka i dobrze się to będzie wszystko rozwijało i będzie miał gdzie naładować, to drugi sąsiad powie: może ja też kupię. Myślę, że ta szeptana reklama jest chyba najlepszym rozwiązaniem.

Co do zaś pojazdów użytkowych, w szczególności, jeśli chodzi o pojazdy wykorzystywane jako specjalistycznie itd. plus transport publiczny, tutaj bez wsparcia publicznego akurat tego się nie da zrobić.

Czujemy się tutaj zobowiązani. Państwu za obecność dziękujemy bardzo. Mam tylko jeszcze jedną powinność. Mam plan pracy do 31 grudnia. Czy pani poseł ma jakąś uwagę do tego planu pracy? Nie, czyli rozumiem, że akceptujemy. Natomiast możemy w każdej chwili go korygować. Rozumiem, że przyjmujemy do akceptującej wiadomości ten program pracy.

Teraz chciałem bardzo serdecznie podziękować panu ministrowi nieobecnemu, a więc pan dyrektor przekaze, panom dyrektorom z Ministerstwa Energii i Klimatu oraz z Ministerstwa Funduszy. Dziękuję panu Marcinowi Korolcowi z fundacji, która wspiera elektromobilność i również państwu z sektora komunalnego: gospodarka odpadami i przedsiębiorstwa wykonujące tę pracę. Dziękuję państwu za obecność. Przede wszystkim dziękuję za zainteresowanie.

Nawet się zdziwiłem, że państwo się odezwaliście, że chcecie przyjść. Sekretariat mnie pytał, jak to akceptuję? Jak ktoś chce do nas przyjść, to z otwartymi rękami witamy. Możecie zachęcić, że jak będą kolejne spotkania – zapraszamy. Jako drugi temat mamy kwestię transformacji energetycznej z takim pytaniem, czy bez paliw kopalnych możemy udźwignąć transformację energetyczną? Gdyby ktoś był zainteresowany, to też będziemy szczęśliwi.

Przedstawiciel PIGO Adam Cieślewicz:

Powiem, że my jako branża, wpływamy bardzo na transformację transportu, bo faktycznie my używamy tych pojazdów codziennie, jak pracujemy i mam w swojej flocie zarówno pojazdy gazowe, jak i zasilany na prąd. Tak że działamy. Do tego zobowiązywała nas ustawa i dlatego jesteśmy tak bardzo zainteresowani tym tematem. My faktycznie już od dawna używamy tego w swojej działalności. To już można liczyć w kilku dobrych latach, od kiedy jesteśmy do tego zobowiązani.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Tutaj pana dyrektora jeszcze bym tak zachęcał. Pomyślcie państwo na temat tego biometanu i gazowców. One są jednak tańsze w eksploatacji, a biometan ze względu na jego charakter, który jest uznawany jako zeroemisyjny, w paliwach alternatywnych świetnie się mieści.

Dyrektor departamentu MKiŚ Szymon Byliński:

Oczywiście pomyślimy. Jak mówię, autobusy biometanowe są zeroemisyjne, natomiast rzeczywiście można pomyśleć o jakimś programie wsparcia, tym bardziej że koledzy, którzy zajmują się biometanem przychodzą do nas.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

To też będzie zachęta, żeby ten biogaz a następnie biometan produkować. My przecież w przyszłym roku powinniśmy mieć 800 mln m³ biometanu, żeby spełnić narodowy cel wskaźnikowy, a my nie mamy żadnej biometanowni. Wiem, że to można szybko zrobić. Francuzi, jeżeli dobrze pamiętam, 180 zrobili w 3 lata. Oni się zbroją. A my, mając takie zasoby biomasy odpadowej, komunalnej i rolniczej, w tym zbrojenie, jesteśmy kiepscy jak na razie. Nie jest to wyrzut wobec państwa, tylko mówię tak w ogóle. Mamy potencjał gdzieś tam na 7–8 mld m³ biometanu. To też można skojarzyć z wodorem. Różne rzeczy można zrobić. Zresztą departament państwa pracuje nad tymi kwestiami i jest świetnie zorientowany.

Gadulstwo stop. Dziękuję państwu bardzo. Życzę dobrego wieczoru jeszcze i również bliski weekend „FF” jak piszą na Twitterze – Free Friday. Zamykam posiedzenie.