

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Samorządu
Terytorialnego
i Polityki
Regionalnej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ GOSPODARKI
I INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ
(NR 9)
z dnia 6 marca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej – podkomisji stałej gospodarki i infrastruktury komunalnej (nr 9)

6 marca 2025 r.

Podkomisja stała gospodarki i infrastruktury komunalnej, obradująca pod przewodnictwem posła **Jarosława Wiesława Wieczorka (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- rozpatrzenie projektu planu pracy podkomisji,
- transport niskoemisyjny – dyskusja nad planowanymi wymogami stawianymi w tym zakresie samorządom.

W posiedzeniu udział wzięli: **Magdalena Jasińska** zastępca dyrektora Departamentu Programów Ponadregionalnych i **Katarzyna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Anna Kowalczyk** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Joanna Dobek** naczelnik Wydziału Elektromobilności w Departamencie Elektromobilności i Innowacji Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Sobczak** członek rady Związku Samorządów Polskich, **Stanisław Bodys** przewodniczący Zespołu do spraw Energii, Klimatu i Środowiska Unii Miasteczek Polskich, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu do spraw legislacyjnych Związku Miast Polskich wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Osiński** specjalista do spraw legislacji Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej oraz **Adrian Pokrywczyński** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Mateusz Daszewski** i **Sławomir Jakubczak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Szanowni państwo, bardzo serdecznie witam na kolejnym posiedzeniu podkomisji stałej gospodarki i infrastruktury komunalnej. Dziękuję za tak licznie przyjęte zaproszenia na dzisiejsze posiedzenie. Myślę, że również temat jest istotny z punktu widzenia jednostek samorządu terytorialnego.

Natomiast zanim rozpoczniemy część merytoryczną, to jeszcze chciałbym, żebyśmy powiedzieli dwa zdania o planie pracy.

Czy ktoś z państwa chciałby ewentualnie wnieść jakąś uwagę do planu pracy, który został zaprezentowany?

Tu dziękuję bardzo panu Markowi Wójcikowi ze Związku Miast Polskich, bo to jest głównie jego wkład w to, o czym będziemy debatować przez najbliższych 6 miesięcy. Dziękuję za wywoływanie tych ważnych tematów. Zresztą sama podkomisja powstała na wniosek ZMP. Myślę, że część poruszanej tematyki ma oczywiście jakieś tam swoje dalsze odzwierciedlenie w bardzo wielu komisjach.

Natomiast jeśli chodzi o ten plan pracy do czerwca, który został zaproponowany, nie słyszę żadnych głosów sprzeciwu.

Zatem, szanowni państwo, przejdźmy do dzisiejszego tematu, którym jest transport niskoemisyjny i dyskusja nad planowanymi wymogami stawianymi w tym zakresie samorządom.

Zanim sam temat podejmiemy, chciałem jeszcze bardzo serdecznie państwa przywitać, żeby też było mi potem wygodniej mieć z państwem bezpośrednią relację wzrokową. Z Ministerstwa Infrastruktury są pani dyrektor Anna Kowalczyk, radca w Departamencie Strategii Transportu pan Sławomir Lewandowski i pan naczelnik wydziału Jarosław Żuk. Bardzo

mi miło. Z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej przybyli: pani dyrektor Katarzyna Zielińska-Heitkötter, pani dyrektor Magdalena Jasińska, pani naczelnik Dorota Szymczuk oraz główni specjaliści pani Beata Koszmider i pan Michał Nowak. Przepraszam, jeżeli w wymowie coś uchybiłem. Proszę mi wybaczyć. Z Ministerstwa Klimatu i Środowiska są z nami pani naczelnik Joanna Dobek i pan radca Sławomir Gurtowski. Dzień dobry. Z organizacji samorządowych przybyli: wójt gminy Wieniawa reprezentujący Związek Samorządów Polskich pan Krzysztof Sobczak, ekspert Związku Powiatów Polskich pan Adrian Pokrywczyński, współprzewodniczący Zespołu do spraw Energii, Klimatu i Środowiska Unii Miasteczek Polskich pan Stanisław Bodys oraz specjalista do spraw legislacji Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej pan Krzysztof Osiński. Dzień dobry.

No i oczywiście jest wywołany również do wystąpienia pan minister Marek Wójcik, który zasugerował, abyśmy ten temat podjęli w pierwszym półroczu 2025 r. Czyli bez zbędnej zwłoki, panie ministrze, bardzo proszę o zaanonsowanie tematyki.

Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, przede wszystkim bardzo dziękuję za podjęcie tego tematu, tym bardziej że z godziny na godzinę nabiera on zupełnie nowego wymiaru i zaraz powiem, dlaczego.

Natomiast jeżeli chodzi o transport niskoemisyjny, to cieszyliśmy się bardzo, że w procesie wymiany taboru według wyliczeń, które przygotował także resort, potrzebna jest nam wymiana ponad 7,2 tys. autobusów i to w dosyć krótkim okresie. W ramach „Krajowego planu odbudowy i zwiększania odporności” (KPO) oznacza to około 800 pojazdów. Jak państwo widzą, gdyby w tym tempie dokonywać wymiany taboru, to nie zdążylibyśmy go wymienić w całości, podczas gdy pierwsze autobusy, zakupione chociażby teraz w KPO, musiałyby być znowu wymieniane, więc jest tu potrzeba znajdowania kolejnych, oprócz KPO, źródeł finansowania tego taboru.

Z tym wiąże się także pewien element, na który zwracamy też uwagę od dawna. Mianowicie zależy nam na tym, aby to wsparcie dotyczyło całej infrastruktury związanej z wykorzystaniem tych autobusów niskoemisyjnych, a najlepiej zeroemisyjnych, dlatego że ona stanowi jednak znaczący koszt. Prosimy o to, aby w przypadku kolejnych źródeł finansowania móc uwzględniać to kompleksowo. W momencie, kiedy się pojawiła rewizja KPO, mówiliśmy, że to będzie ważne. Teraz jednak mówię o tym także w kontekście kolejnego okresu programowania. Nie dam się przekonać, że mamy jeszcze czas, bo kwestia tego, na co będą przeznaczone pieniądze europejskie po roku 2027, rozstrzygać się będzie teraz. Gdyby ze strony Polski pojawił się silny nacisk, nawet może wykorzystujący naszą prezydencję, na to, żeby to był pewien priorytet, znakomicie pomogłoby to nam w realizacji tych celów w taki sposób, żeby rzeczywiście udało nam się jak najwięcej autobusów z tego tytułu wymienić i kupić. Tu już nie będę się powtarzał. Chodzi również o infrastrukturę dotyczącą ładowania, magazynowania, serwisowania itd., jak też montażu pewnych urządzeń, chociażby na przystankach końcowych. Nie chcę tego rozwijać, bo doskonale państwo wiedzą, czego to dotyczy.

Kolejna związana z tym sprawa wiąże się także z inną infrastrukturą niż autobusy i z tymi słynnymi limitami, które musimy osiągnąć, jeżeli chodzi o infrastrukturę niskoemisyjną czy też zeroemisyjną, w stosunku do naszych jednostek organizacyjnych czy komunalnych podmiotów gospodarczych. Wydaje mi się, że w tym zakresie chcemy być liderem w Europie, ale zdaje się, że powinniśmy mierzyć siły na zamiary. I znów, jeżeli nie znajdą się środki, to nie będziemy mogli realizować tych wymogów. Szczególnie będzie to dotyczyć skrajnych przypadków, czyli największych miast, gdzie skala będzie duża, oraz najmniejszych samorządów, gdzie zakład budżetowy ma jeden pojazd, który służy do realizacji zadań z zakresu gospodarki odpadami, a ponieważ jest on znakomicie droższy niż klasyczny, dzisiaj funkcjonujący, to te gminy będą miały problem.

I ostatni element, żeby nie zabierać tutaj państwu czasu. To jest ten element, który zasygnalizowałem na początku. Myślę, że w tej sprawie głos całej strony samorządowej będzie jednomyślny. Ze zdziwieniem przyjmujemy to, co słyszymy w kontekście zielonej transformacji miast i ograniczania środków, które są w KPO, na rzecz potrzebnych mechanizmów kształtowania bezpieczeństwa. To oczywiście, że są potrzebne. Jasne, że trzeba

będzie tu się posuwać i szukać środków na to, aby można było wspierać elementy bezpieczeństwa publicznego.

Natomiast trochę żal, że jesteśmy zaskakiwani tą propozycją, którą pani minister Nałęcz już oficjalnie publikuje. Na ten specjalny fundusz ma się znaleźć 30 mld zł. Będzie to właśnie kosztem zielonej transformacji miast. Żałuję podwójnie, bo po pierwsze być może będzie to oznaczać ograniczenie środków dla miast, ale żałuję także przede wszystkim dlatego, że my jako zainteresowani dowiadujemy się o tym ostatni, a to nie jest decyzja z ostatniej nocy, bo według mojej wiedzy rozmowy na ten temat trwają od wielu dni.

Życie jest sztuką kompromisów. W związku z tym pewnie szukalibyśmy jakichś kompromisów. Nie podzielamy zdania, że samorządy już na pewno nie są w stanie wydać wszystkich środków z KPO, które są zapisane w zielonej transformacji miast. Według mojej wiedzy do tej pory wydaliśmy 2 mld zł, ale się rozpędzamy, bo przecież z oczywistych powodów, niezależnych też od nas, nie mieliśmy dostępu do tych środków. Po prostu konkursy nie były realizowane. Ponieważ to często dotyczy zakupu infrastruktury, który wiąże się z kilkuletnim nawet wyprzedzeniem, bo tego typu tabor jednak nie jest produkowany powszechnie w Europie czy na świecie, więc zamówienia w przypadku autobusów trzeba składać z wyprzedzeniem o 3–4 lata. W związku z tym trochę nas to martwi.

Korzystam też z okazji, żeby o tym tutaj państwu powiedzieć, bo wydaje mi się, że dobrze by było, gdybyśmy zapowiedzi i propozycje pani minister spróbowali jednak jeszcze zweryfikować poprzez rozmowę z nami. Zweryfikować rozsądnie, bo – tak jak powiedziałem – część tych projektów się toczy i mamy podjęte zobowiązania. Kluczową kwestią wydaje mi się to, że powinniśmy usiąść do stołu i pokazać po naszej stronie, ile na pewno tych środków wykorzystamy, co wynika z przeprowadzonych zamówień publicznych i potem podpisanych umów, a wtedy być może się okaże, że zostają jakieś pieniądze. Być może w niektórych przypadkach uda się dokonać jeszcze jakiejś innej korekty, ale nie ukrywam, że to jest ta kwestia, która budzi nasze ogromne zdziwienie.

Pewnie będę prosił, żeby wszystkie korporacje samorządowe zechciały się przyłączyć do apelu w tej sprawie, bo bez względu na kategorię gmin wszyscy Polacy będą korzystali z tej zielonej transformacji w miastach. To też bardzo wyraźnie chciałem podkreślić. Jeszcze raz bardzo dziękuję panu przewodniczącemu za to, że możemy rozmawiać o tych sprawach w Sejmie.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Miałbym prośbę, żeby w pierwszej kolejności przedstawiciele poszczególnych resortów mogli się odnieść do wystąpienia pana Marka Wójcika, ale również w kontekście wymogów stawianych samorządom.

Jeżeli będzie prawdą, że środki z KPO zostaną zabrane czy też przeniesione na cele obronności, to w jakim zakresie program transportu niskoemisyjnego tak naprawdę ma szansę na dalszą i skuteczną realizację?

Drugie pytanie. Wiem z mediów, że część tej kwoty, która z KPO ma być przeznaczona na obronność, ma być również dedykowana samorządom, tylko że na cele obronne. Czy któreś z ministerstw... Tu bardziej pytam chyba resort infrastruktury, bo kwestie schronowe czy drogowe, które zostały publicznie wyartykułowane przez panią minister, być może są już przedmiotem jakichś analiz czy też planu albo projektu działania.

Gdybym mógł usłyszeć wypowiedzi w tych dwóch wątkach, a jeszcze później chciałbym poprosić pana Marka... Być może tego trochę na początku mi zabrakło. Mówił pan o mniej więcej 7 tys. samochodów niskoemisyjnych. Jaka była skala? Jaki był planowany średnio koszt całego przedsięwzięcia, żeby 7 tys. pojazdów mogło zostać wdrożonych? W jakim czasie miałyby to być dostosowane jako infrastruktura miejska? Rozumiem, że ma to być wyłącznie dla odbiorców publicznych. Czy w tym programie są również przewidziani partnerzy prywatni? Chyba że pan Marek może o tym powiedzieć w uzupełnieniu, to potem będzie już łatwiej ministerstwu się odnieść.

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Jeżeli chodzi o kwotę, to oczywiście ją podam, tylko że trzeba wziąć pod uwagę, jeżeli mówimy o takim dystansie czasowym, że dzisiejsze 25 mld zł czy 26 mld zł, bo szacunki dotyczyły przedziału 25–26, za 5 lat to będzie zupełnie inna wartość. Mówiliśmy o tego typu kwocie

rozłożonej na okres do 2032 r., żeby to się też trochę łączyło z kolejną perspektywą, która oczywiście będzie wystawała poza 2032 r., ale... Chcielibyśmy bardzo, żeby się pojawiły nowe źródła. Być może Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej także by się do tego dołożył w jakiś sposób. Chodzi o dywersyfikację tych środków, z których mogliśmy korzystać.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Ale to rozumiem, że do 2032 r. rozliczanie środków z KPO byłoby możliwe w tym programie?

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Nie. Przy pożyczkach to nawet dalej, ale przy dotacjach oczywiście, że nie. Dzisiaj ostatnia faktura musi być z 30 czerwca 2026 r. Słyszemy, że być może będzie jakaś rewizja KPO jeszcze raz jesienią, ale do mnie docierają sygnały dokładnie odwrotne.

Wiele państw europejskich, które rzuciły się na wykorzystanie środków z KPO, znakomicie je wykorzystało. Te kraje są absolutnie przeciwne wydłużaniu tego okresu, ponieważ solidarnie będą to zwracać wszyscy w ramach Unii Europejskiej, czyli zarówno ci, którzy środki wykorzystali, jak i ci, którzy ich nie wykorzystali, bo UE jako całość to podejmowała, a nie poszczególne państwa. W związku z tym też trudno się dziwić, że Czechy czy Hiszpania mówią: „Absolutnie nie zgadzamy się na wydłużanie tego okresu”. Wydaje mi się, że na razie, dzisiaj operujemy dniem 30 czerwca.

Chociaż proszę też tutaj państwa ze strony resortów o wsparcie naszych wysiłków, bo tak naprawdę kończy się to w grudniu 2026 r., tyle tylko, że dzisiaj plan jest taki, że musimy zrealizować projekty do 30 czerwca, później mamy 2 miesiące na rozliczenie, natomiast potem jako kraj 4 miesiące na rozliczenie. Dla nas każdy dzień jest ważny. Konkurs dotyczący szpitalnych oddziałów opieki długoterminowej został opublikowany w ubiegły piątek. Jest 517 dni na realizację tych przedsięwzięć, na zamówienia publiczne, na zrealizowanie tych precyzyjnie 83 projektów. Sorry, że mówię o tym przy tej okazji, ale pokazuję to jako przykład. Być może więc nawet da się wewnątrz przesunąć ten termin na realizację projektów, żebyśmy nie gonili do 30 czerwca 2026 r. To się zresztą może też skończyć chociażby wyższą ceną czy też gorszą jakością usług. Przesunięcie nawet o 2–3 miesiące po stronie realizatorów kosztem tego rozliczenia po stronie krajowej już by nam pomogło. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Gdybym mógł prosić w pierwszej kolejności może przedstawiciela MI...

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Anna Kowalczyk:

Bardzo dziękuję. Witam serdecznie. Anna Kowalczyk. Jestem zastępcą dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w MI.

Bardzo dziękujemy za zaproszenie na posiedzenie, bo bardzo ważny jest udział przedstawicieli naszego resortu we wszystkich dyskusjach. Pomimo iż prace dotyczące nowelizacji ustawy o elektromobilności prowadzi MKiŚ, to jednak absolutnie pewne kwestie są dla nas bardzo ważne. Podobnie jak co do zasady źródła, które byłyby wsparciem dla samorządów, jak i właśnie dyskusja na temat dywersyfikacji pozostają w rękach resortu, który zajmuje się funduszami, to jednak my również dbamy o to, żeby wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, pamiętać o tym, żeby to wsparcie było jak najbardziej zapewnione.

W swoich rękach mamy kamień milowy w zakresie KPO, który dotyczy dofinansowania 579 pojazdów, które są wykorzystywane w komunikacji pozamiejskiej. Konkurs jest ogłaszany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Beneficjentami naboru mogą być organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, województwa, powiaty, związki powiatów, powiatowo-gminne i międzygminne, gminy, operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Kluczowe jest to, że ma to być oczywiście umowa zawarta w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Niezależnie od tego mamy oczywiście Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Te rozwiązania nie są ze sobą powiązane, ale chciałam powiedzieć, że również w naszym funduszu promujemy i zwracamy uwagę na te pojazdy, które w pierwszej kolejności powinny być objęte dofinansowaniem, a które spełniają jak najwyższe wymogi i są najlepszej jakości. To są rozwiązania promowane w wielu aspektach w MI.

Natomiast w zakresie taboru chciałam zwrócić uwagę na to, że w dniu 4 marca br. opublikowano czwartą listę rankingową w ramach tej inwestycji. Planowane są kolejne nabory. Oczywiście szczegółową informację o tym, jak to wygląda do tej pory i jaka jest sytuacja, w tym finansowa, możemy przedstawić na piśmie.

Niezależnie od tych rozwiązań chciałam również wspomnieć, że w zakresie funduszu, który jest u nas – a mówię o funduszu, który wspiera rozwój przewozów autokarowych – zwracamy uwagę na to, żeby przy rewizji przepisów określić jakość pojazdów. Chodzi o zwracanie uwagi na to, w jaki sposób te rozwiązania powinny jak najszerzej obejmować i jak najbardziej uwzględniać interesy ostatecznych użytkowników, a także kwestie dotyczące zainwestowania przez samorządy i organizatorów publicznego transportu drogowego w nowe pojazdy, żeby te podmioty były promowane w zakresie otrzymywania środków, które są w naszej dyspozycji. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dziękuję. Natomiast gdyby pani dyrektor była łaskawa odnieść się jeszcze do tych wątków...

Po pierwsze, czy 580 pojazdów ma być nabytych w ramach środków KPO z tej zielonej transformacji, o której była mowa, czy to jest zupełnie inny program? Czy mieliście zaprogramowane jakieś nowe konkursy albo projekty w ramach tych 30 mld zł, które zostaną przeniesione? Czy u was w resorcie tego typu przesunięcia już są dostrzegane?

No i jest pytanie drugie, związane z ewentualnym przeniesieniem na infrastrukturę samorządową. Mówimy o schronach czy też drogach. Czy w tym aspekcie MI ma wiedzę, jak się do tego komponentu przygotować? O jakich kwotach możemy mówić? Czy jest to realne w tym okresie do zrealizowania?

Zastępca dyrektora departamentu MI Anna Kowalczyk:

Szanowny panie przewodniczący, w zakresie programu i tego kamienia milowego, jeżeli chodzi o KPO, nie ukrywam, że te kwestie prowadzi Departament Dróg Publicznych. Nie mamy dzisiaj ze sobą przedstawiciela tego departamentu. Wydaje nam się, że to jest zupełnie inne... Mam nadzieję, że tutaj zaraz zostaną doprecyzowane te informacje.

Natomiast jeżeli chodzi o przesunięcie na infrastrukturę związaną z obronnością czy na schrony środków, które powinny być wykorzystywane na transformację i na zakup pojazdów o jak najwyższej klasie pod względem spełniania wszystkich warunków ekologicznych, to te kwestie nie były z nami w żaden sposób konsultowane. Nie trafiły też jeszcze do naszego resortu, więc na tym etapie nie jesteśmy w stanie się odnieść do tej koncepcji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dziękuję. Mało optymistyczne zakończenie. Bardzo proszę w takim razie panią dyrektor Katarzynę Zielińską z MFIPR.

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Przepraszam za mój głos. To jest tak, jeśli chodzi o KPO, że mamy kilka źródeł finansowania transportu publicznego.

Autobusy, o których pani dyrektor mówiła, to jest część dotacyjna z komponentu E, gdzie nabory są robione przez NFOŚiGW w ramach transportu miejskiego i przez CUPT w ramach autobusów pozamiejskich. Natomiast zielona transformacja miast, o której mówił pan przewodniczący, z dużo większą pulą środków, bo prawie 9 mld euro, jest komponentem w części pożyczkowej, realizowanym przez Bank Gospodarstwa Krajowego, gdzie samorządy mogą się ubiegać o pożyczki. Czyli to ta część. Jest tam prowadzony nabór ciągły, więc to jest jakby tylko odcięcie tej mniejszej puli środków z końca decyzją pani minister, żeby wesprzeć te działania, które w dzisiejszej sytuacji geopolitycznej są najważniejsze. Powiem, żeby troszeczkę uspokoić, że nie zabraliśmy pieniędzy nikomu. To były środki, które jeszcze nie zostały wykorzystane. Po prostu samorządy jeszcze się o te środki nie zwrócili. Natomiast jeśli chodzi o wszystkie kwoty w ramach dotacji, które były przydzielone, zostały przeprowadzone nabory i przez NFOŚiGW, i przez CUPT. Jeszcze dodatkowo mieliśmy zakup tramwajów w ramach KPO. Mieliśmy więc – nazwijmy to kolokwialnie – cztery szufladki na transport publiczny, z których samorządy mogą korzystać.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Pani dyrektor, jeżeli dobrze rozumiem, to cały komponent jest w systemie pożyczkowym i...

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Na zieloną transformację miast.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Cały komponent kosztu, również z obsługą długu, jest po stronie samorządu.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Cały komponent jest w części pożyczkowej.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Jeżeli w części pożyczkowej, to rozumiem, że pożyczkę bierze samorząd.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Tak.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Plus obsługa długu, czyli pewnie jakiś dodatkowy koszt pożyczki, jest po stronie samorządu. Jakie są warunki tej pożyczki?

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

No właśnie tutaj... Możemy przekazać tę informację na piśmie, ponieważ akurat nie ma osoby właściwej, która się tym zajmuje. Nie odpowiadamy za tę część. Natomiast dla samorządów jest możliwość umarzalności, czyli tak de facto może być to bezkosztowe albo nawet zwrot mniejszej kwoty. Tylko że my tej informacji... Nie wiem. Nie chcę państwa okłamać. Poprosimy, żeby to było przedstawione na piśmie w takim razie.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Nie wiemy, czyją kompetencją czy właściwością jest umarzalność.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Banku BGK, który udziela pożyczki.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Rozumiem, ale to jest w ramach całego worka środków UE, tak? Czyli to jest komponent KPO.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Tak.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Rozumiem, że to jest wspólnie zaciągnięta pożyczka przez wszystkie państwa UE.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Ale to już chodzi w ogóle o całe zarządzanie...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Tak, o zarządzanie globalne. Jeżeli mówimy, że to się mieści w KPO, to poręczenie jest całej UE.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

To znaczy jest tak, że państwa członkowskie solidarnie...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Solidarnie państwa członkowskie, jak domniemywam. To czym się będzie różniła zwykła pożyczka BGK od pożyczki w ramach KPO?

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Są wynegocjowane specjalne warunki, które są zgodne z zapisami w KPO. Przepraszam. Podpieram się notatkami. Na przykład dla jednostek samorządu terytorialnego jest możliwość umorzenia nawet do 5% kapitału, czyli jest to po prostu bardzo korzystne, jeśli chodzi o pożyczkę, w porównaniu z innymi pożyczkami.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Do 5% kapitału, czyli na pewno jest konieczność pokrycia 95% środków. Rozumiem, że BGK emituje własne obligacje, nie ściągając tych pieniędzy, czyli ich nie pożyczając, z żadnych europejskich instytucji, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Bank Gospodarstwa Krajowego te środki dostaje w ramach części pożyczkowej KPO. Dostaje to jakby z tego źródła części pożyczkowej KPO, czyli już nie musi innych środków zaciągać na wsparcie samorządów.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Prosiłbym tutaj o doprecyzowanie także w formie pisemnej, bo mam pewną wątpliwość, jak się ten worek znajduje w BGK. Skąd się tam bierze 30 mld zł? Rozumiem, że te pieniądze ktoś włoży do BGK, a bank będzie emitować obligacje na rzecz samorządu, jeżeli taką pożyczkę zaciągnie. Czy to jeszcze inny mechanizm finansowy?

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Jeszcze inny. To jest mechanizm w ramach KPO i umowy podpisanej przez państwo polskie z Komisją Europejską na tę część pożyczkową KPO. To nie wchodzi już jakby... Bank Gospodarstwa Krajowego jest tylko operatorem tych środków.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Rozumiem, tylko pytam, jaka instytucja finansowa przekazuje środki BGK. Czy to jest wyłącznie pieniądź polski w ramach tego wspólnego porozumienia na emisję tych obligacji? Bo jeżeli widzę, że tutaj pan minister...

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Nie wiem, o jakiej emisji obligacji pan przewodniczący mówi, ponieważ w ramach KPO tę pożyczkę dostajemy poprzez umowę dotyczącą KPO z KE, więc tu już nie ma miejsca dla BGK na emisję obligacji pod zieloną transformację miast. Pod ten konkretny instrument BGK nie robi już dodatkowych emisji obligacji. Czyli bank wydatkuje te środki, które otrzymujemy w ramach pożyczki jako państwo członkowskie z mechanizmu.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Rozumiem. Natomiast kto zasila BGK pieniędzmi, żeby móc udzielić pożyczki?

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Znamy mechanizm, ale tych przepływów nie znamy.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Tak. Panie ministrze, tu...

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Przepraszam. Zabiorę głos, jeżeli pan przewodniczący mi pozwoli, bo rzeczywiście niektóre z tych informacji, które pani przekazuje, są zaskakujące.

Bank BGK jest operatorem środków europejskich, które otrzymujemy, co podkreślam. Emisja obligacji to UE. Komisja Europejska emituje te obligacje. Przekazuje środki, a my się rozliczamy. W Polsce BGK jest operatorem. Koszt pożyczki w przypadku takiego przedsięwzięcia, które będzie generować zysk przy okazji autobusów, to jest 1% tej pożyczki. Pożyczka może być na 30 lat i może mieć jeszcze 3-letnią karencję. Tak przynajmniej to wygląda na dzisiaj w relacjach z BGK. Czy BGK operuje de facto środkami, które są potem refundowane przez KE? Nie wiem. Nie chcę się wypowiadać, co jest źródłem tych pieniędzy, które BGK przekazuje nam jako realizatorom projektu. Na pewno nie jest tak, że to są środki już refundowane z tego tytułu. Mogą być to środki refundowane, które bank posiada w związku z rozliczeniem poprzedniej, wcześniejszej transzy, ale tego nie wiem. Nie chcę się wypowiadać.

Natomiast jeżeli mogę tutaj jeszcze do tego dołożyć dwa elementy, żeby nam nie uciekły, bo one są bardzo istotne... Pani reprezentująca MI mówiła o tych autobusach, które mają kursować poza miastem. Teraz już nie prosimy, tylko błagamy, żeby państwo jak najszybciej zmienili przepisy dotyczące funduszu autobusowego, żeby naprawdę niskoemisyjne czy zeroemisyjne autobusy mogły być wykorzystywane do tych transportów w ramach FRPA, bo dzisiaj miejskie przedsiębiorstwa są wykluczone, a my dysponujemy taborą wysokiej

jakości w przeciwieństwie do wielu przewoźników, którzy wożą ludzi 20-letnimi pojazdami, w dużej części jeszcze dieslowskimi. Pomijam kwestię bezpieczeństwa.

Druga sprawa. Wychodząc naprzeciw pytania pana przewodniczącego co do schronów i tych środków w wysokości 6 mld, które mają do nas trafić jeszcze w tym roku, to w stosunku do autobusów to jest pewna ciekawostka, bo te niskoemisyjne najczęściej są też niskopodłogowe. W związku z tym np. do celów obrony państwa czy ochrony ludności będą średnio mogły być wykorzystywane, bo taki autobus nie wyjedzie poza ulice miejskie i nie wjedzie na jakiś teren, gdzie nie ma odpowiedniej nawierzchni, bo po prostu tam ugrzęźnie. Pomijam to, że za daleko też nie pojedzie ze względu na ograniczenia, jakie posiadają chociażby pojazdy hybrydowe czy też w pełni elektryczne, tak że tutaj inaczej...

Natomiast owszem, współpracujemy z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji. Chcemy, żeby uruchomić pilotaż pewnych przedsięwzięć dotyczących wykorzystania tych środków. On dotyczyłby po części lotnisk, po części szpitali i po części jednostek samorządu terytorialnego, żeby część tych przedsięwzięć w ramach pilotażu można było zrealizować jak najszybciej. Niestety 6 mld jest w budżecie państwa zapisanych na sztywno. To nie jest fundusz przechodzący. Mamy marzec. Program dotyczący wykorzystania tych środków ma być do 31 marca. Rozmawiamy z MSWiA na temat tego, żeby wykorzystać go maksymalnie jeszcze rok w różnych wymiarach. Nie widzę żadnej przeszkody, żeby np. wybudować miejsca schronienia, które jednocześnie mogą służyć chociażby na rzecz budowania serwisów dla pojazdów elektrycznych i parkowania tych pojazdów, bo to się da połączyć. Taka zresztą jest idea, żeby wykorzystywać te miejsca schronienia na co dzień do innych rzeczy. To się da połączyć. Rozmawiamy na ten temat z MSWiA. Tutaj są dobre wieści, bo jest na to otwartość. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Natomiast czasu na koncepcję w zasadzie nie ma, a jednak połączenie obronności z taką czystą obsługą cywilną wymaga trochę czasu.

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Do 31 marca ma być program.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

No to ekstremalnie ambitnie. Bardzo proszę, jeszcze pani dyrektor, bo troszkę pani przerwałem.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Nie. To jeszcze à propos płatności. Przedkładamy do KE wnioski o płatność, w których są wymienione poszczególne kamienie milowe. Komisja Europejska wycenia realizację tych kamieni milowych. To nie jest płatność per faktura z KE, tylko właśnie po kamieniach milowych. Na tej podstawie KE robi przelewy do państwa. Kamienie milowe są w części pożyczkowej i w części dotacyjnej. Z tych środków potem są zasilane płatności przez poszczególne instytucje z – nazwijmy to już skrótowo – beneficjentami. Czyli z tych środków potem BGK wypłaca dalej do poszczególnych jednostek samorządów czy CUPT, czy NFOSiGW, czy każdy inny... W tym momencie jakby mamy ten mechanizm rozliczania się z KE właśnie po kamieniach milowych. Po poszczególnych wnioskach są płatności. Tak jak mieliśmy przed świętami największą płatność z KE, która poszła za realizację tamtych kamieni milowych, to teraz z tych środków poszczególnym wypłacamy... Kolejne dwa wnioski o płatność zostały załączone do KE. Jak KE nam wypłaci, to będziemy dalej płacić. To takie trochę wykorzystywanie na bieżąco środków.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

A czy w sprawie przeniesienia tego komponentu na obronność u państwa w MFIPR trwają w tej chwili jakieś prace dodatkowe?

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Myślę, że to też jest ewentualnie do odpowiedzi na piśmie, bo jakby...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo proszę o to.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Pani minister podejmuje samodzielnie dużo decyzji.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Zdaję sobie sprawę. Natomiast zawsze zapraszamy ministrów na posiedzenia komisji czy też podkomisji. Rozumiem, że państwo reprezentują bezpośrednio kierownictwo resortu. Rozumiem również, że pewnie wszystkiego pani przekazać osobiście nie może.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Jeszcze mogłabym odpowiedzieć, ponieważ było pytanie o terminy rozliczenia KPO. Tak więc rzeczywiście co do zasady termin 2026 r. jest terminem ostatecznym. To KE nam wielokrotnie powtarzała, że nie będzie możliwości przedłużenia realizacji i rozliczania KPO. Natomiast rozmawiamy z KE i będą rozmowy już tak naprawdę o poszczególnych kamieniach milowych, kiedy dokładnie musimy przedstawić dokumenty oraz kiedy będzie kwalifikowalność ostatecznych wydatków. W tym momencie nie mamy nic na piśmie, stąd też nie bardzo jesteśmy w stanie jednoznacznie powiedzieć, jak bardzo nam KE pozwoli, ale zakładamy, że kwestia 2–3 miesięcy elastyczności, co jest... Wiem, że to bardzo mało, ale to jest maksymalna elastyczność, którą można wynegocjować, jak się wszystko uda. Możliwe, że się nam uda.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Ale to wystarczy unieważnienie jednego konkursu czy przetargu i w zasadzie nie ma możliwości na realizację i wydatkowanie tych środków.

Bardzo proszę MKiŚ. Nie wiem, czy pani naczelnik, czy pan.

Naczelnik Wydziału Elektromobilności w Departamencie Elektromobilności i Innowacji Ministerstwa Klimatu i Środowiska Joanna Dobek:

Dzień dobry. Joanna Dobek, naczelnik Wydziału Elektromobilności z MKiŚ. Bardzo dziękujemy za zaproszenie.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, może pokrótce przedstawię wymagania, które są stawiane autobusom. Kwestia skali i finansowania oraz tego, co robimy i o co wnioskujemy. W zeszłym roku miała miejsce nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. W tej nowelizacji były właśnie zmienione wymagania stawiane flotom autobusowym w miastach. Jedno z tych wymagań stanowiło realizację jednej z reform KPO. I tak od 2026 r. duże miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, czyli bodajże 37 miast w Polsce, będą zobowiązane do nabywania wyłącznie autobusów zeroemisyjnych. Z drugiej strony natomiast obniżyliśmy te wymagania dla mniejszych samorządów. Samorządy powyżej 50 tys. mieszkańców miały mieć stawiany wymóg obecnie 20-procentowego już udziału autobusów zero- i niskoemisyjnych we flocie wszystkich autobusów. Docelowo ten wymóg miał wynieść 30%, a my go zniesiliśmy. W tym momencie mniejsze samorządy po prostu są zobowiązane do częściowego wykorzystywania autobusów zero- i niskoemisyjnych, ale bez określania konkretnego progu procentowego. Czyli z jednej strony podnieśliśmy wymagania dla największych miast, ale obniżyliśmy je w sposób znaczący dla mniejszych, tak to doprecyzowując, że wystarczą przynajmniej 2 autobusy, żeby wymóg był spełniony. To są te wymagania, które nałożyliśmy.

W tej sprawie była przedstawiana ocena skutków regulacji, gdzie wymieniliśmy wszystkie potencjalne źródła, a także przedstawiliśmy dużą analizę odnośnie do tego, ile wypełnienie tych wymagań będzie kosztowało. Mając na uwadze, że wymianie ma podlegać ponad 7 tys. autobusów, jak mówił pan przewodniczący, już obecnie 500 jest wymienianych na te zeroemisyjne. Utrzymując to tempo, wymiana zajmie około 15–16 lat. Mając na uwadze różnice w cenie między autobusami spalinowymi a zeroemisyjnymi, to jest koszt na poziomie 920 mln rocznie. Autobusy są dofinansowywane od 2021 r. z zielonego transportu publicznego. Są na to przeznaczone zarówno środki krajowe, jak i teraz środki z KPO. Będziemy o to wnioskować i planujemy dalsze wsparcie samorządów w wymianie taboru na zeroemisyjny ze środków krajowych, a będziemy zgłaszać takie reformy w ramach Społecznego Funduszu Klimatycznego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Zanim przejdziemy do rundy pytań, przejdziemy przez część podstawową. Pewnie jeszcze się pojawią jakieś pytania do pani naczelnik. A czy tylko w tym wątku zmian dotyczących komponentu KPO – z zielonej transformacji na obronność – MKiŚ mogłoby zabrać głos?

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Nic mi na ten temat nie wiadomo.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Rozumiem. Mam zatem jeszcze pytanie do organizacji samorządowych i samorządowców, bo głos jako główny reprezentant zabrał tutaj pan minister Marek Wójcik, natomiast mamy też przedstawiciela Związku Samorządów Polskich. Może pan wójt zechciałby też zabrać głos.

Członek rady Związku Samorządów Polskich Krzysztof Sobczak:

Tak, jak najbardziej. Krzysztof Sobczak, ZSP.

Przede wszystkim chcielibyśmy jednoznacznie usłyszeć, z czego te środki będą przesuwane. Z jakich działań w ramach KPO zostaną zabrane te środki, które w tym momencie jeszcze nie zostały wprowadzone? Mamy świadomość tego, że jest to oczywiście działanie jak najbardziej konieczne, ponieważ obronność jest jednak priorytetem, natomiast chcielibyśmy jednoznacznie poznać, jakich działań będą pozbawione samorządy, wskutek tego właśnie przesunięcia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Chyba po wystąpieniach przedmówców trudno będzie, panie wójcie, uzyskać dzisiaj odpowiedź na to pytanie, ale wierzę, że jeszcze w toku dyskusji dowiemy się czegoś dodatkowego. Za chwilę rozpocznę dyskusję. Czy jeszcze ktoś z korporacji samorządowych, ekspertów i ministerstw chciałby w tej sprawie zabrać głos? Bardzo proszę.

Współprzewodniczący Zespołu do spraw Energii, Klimatu i Środowiska Unii Miasteczek Polskich Stanisław Bodys:

Stanisław Bodys, Unia Miasteczek Polskich.

Dziękuję za dociekliwość, panie przewodniczący, bo pana dociekliwość sprawia, że mamy poruszonych sporo ważnych wątków. Po pierwsze z zebranych od samorządów informacji wynika, że procesy związane z przetargami trwają długo. Tu jest więc potrzebny monitoring, spięcie się wszystkich i szybkie uruchamianie możliwych pieniędzy, dlatego że przetargi trwają długo i są powtarzane, jak już pan wspomniał, bo nie ma aż tak wielu producentów tych autobusów zeroemisyjnych, a poza tym wiąże się to również chociażby z kwestią stacji ładowania wodoru. Dość przypomnieć, że NFOŚiGW ponad 2 lata temu uruchomił środki dla dużych miast i miast subregionalnych, a dopiero teraz w tym roku te miasta finalizują przetargi. To jest proces. Wobec tego jest potrzeba monitorowania, żebyśmy sobie wzajemnie pomagali. Taki nasz apel. To znaczy ci, którzy dysponują pieniędzmi... Szybkie ogłaszanie i monitorowanie, jak jest z realizacją. Z kolei miasta też wiedzą, co mają robić. Niestety – mówiąc kolokwialnie – wyżej głowy się nie podskoczy, jeżeli chodzi o przetargi. Czy nie będzie tutaj jakiegoś zagrożenia z wykorzystaniem tych środków, które są niemałe? Tym bardziej że wszystko się dzieje naraz i wszyscy się uczymy, dlatego że i stacje ładowania, chociażby wodoru, i to wszystko powstanie teraz, ale jest szansa.

Tutaj przychyliłbym się też do głosu, jeśli chodzi o tabor dla mniejszych miast. Słusznie, że wymogi co do taboru zeroemisyjnego zostały zmniejszone, bo te tematy nie byłyby podjęte w mniejszych ośrodkach. Dlatego też to jest istotne. A jeżeli skojarzyć to z obronnością, ktoś powinien fachowym okiem na to spojrzeć, jaki tabor byłby, wobec tego, zalecany. Przy tych środkach na obronność chodzi pewnie o budowę różnych obiektów ochrony, ale transport też niewątpliwie będzie tutaj uzupełnieniem. Ważne jest, jaki to powinien być transport. Tak jak tutaj ktoś wspomniał, w razie potrzeby pojazdy niskopodwoziowe nie dotrą tam, gdzie trzeba. Wobec tego należy to skoordynować. Dlatego też taki apel, żeby była duża koordynacja. Tak jak tutaj wspomniał nasz kolega Marek Wójcik, chodzi o to, aby te środki, które będą dysponowane na obronność, jakoś skonfrontować z naszymi poglądami, a przede wszystkim skonsultować z administracją samorządową, jako że jesteśmy jedną administracją państwową i wszystkim nam zależy na tym, żeby to dobrze się zadziało. Przede wszystkim trzeba sensownie wykozystać te środki, aby unikać różnych problemów i tzw. wąskich gardeł. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Może już rozpocznę dyskusję, ale mam takie pytanie trochę otwarte do samorządowców i do korporacji samorządowych. Po przeniesieniu komponentu z transformacji na obronność, czyli – założmy – na przygotowanie i budowę schronów, mam do państwa

pytanie, czy będziecie zainteresowani tym, by zaciągać pożyczki na tego typu przedsięwzięcia, bo to jest dość znaczące. Na tabor autobusowy do obsługi mieszkańców zapewne w niemałym stopniu po nisko oprocentowaną pożyczkę sięgnięcie. Czy uważacie natomiast, że będzie podobnie w komponencie nie dotacyjnym, a pożyczkowym, jeśli chodzi o zaciągnięcie pożyczki na 20–30 lat na budowę schronu czy też miejsca schronienia? Czy tutaj dostrzegacie ryzyko w tym zakresie? Mówimy bowiem o komponencie pożyczkowym, a nie dotacyjnym.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. W pierwszej kolejności państwo parlamentarzysty. Bardzo proszę, pan poseł Tomaszewski.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Bardzo dziękuję. Mieliśmy ostatnio dwie istotne inicjatywy ustawodawcze. O jednej, czyli listopadowej nowelizacji ustawy o elektromobilności, mówiła pani reprezentująca MKiŚ.

Druga inicjatywa dotyczyła ustawy, która była przygotowywana zaraz po ustawie o obronie kraju, czyli dotyczyła obrony cywilnej. Do tej drugiej ustawy na końcu nawiążę, ale w pierwszym rzędzie chciałbym podkreślić, że przy nowelizacji, która została przedstawiona, proponowaliśmy, żeby znieść obligatoryjność obciążającą zwłaszcza duże miasta co do jakichkolwiek terminów i wartości procentowych. Przy tych dużych miastach to było już wskazane, że to musi być dojście do 100-procentowego wyposażenia w pojazdy zeroemisyjne. No i wtedy się na to nie zgodzono.

Teraz chciałbym prosić, żeby właśnie MKiŚ, które prowadziło tamtą ustawę, przedstawiło nam bardzo konkretne informacje. Ile przetargów jest realizowanych? Jakie są zobowiązania podjęte wobec samorządów, jeśli chodzi o zakupienie tych pojazdów? Bo nie do końca zrozumiałem z dotychczasowych wypowiedzi, czy te przetargi już są prowadzone w oparciu o związane umowy, że mają być finansowane również z innych źródeł, NFOŚiGW, ale także i tych pieniędzy, które obiecano były z KPO... Pani minister podczas debaty nad nowelizacją sama mówiła o 3,5 mld zł na wymianę 1,2 tys. autobusów. Tak sobie zanotowałem z debaty parlamentarnej. Teraz dobrze byłoby, żeby to ministerstwo razem z panią minister zweryfikowało te dane.

Moje podstawowe pytanie jest poza prośbą, żeby była realna informacja o tym, jakie zobowiązania zostały podjęte przez rządy i jak to się ma do zobowiązań rządu w zakresie procesu zakupów, żeby samorządy nie zostały zawieszone w powietrzu, że mają jakieś zobowiązania, a nie ma z czego ich pokryć. Druga kwestia to jest sprawa tego, czy państwo, jeżeli będą, bo nie jest to dzisiaj potwierdzone... Państwo w ministerstwach nie wiedzą, czy będzie to przesunięcie środków na zadania obronne. Czy w takim przypadku państwo przewidują, żeby powrócić do naszej inicjatywy, by znieść wszystkie progi i obciążenia samorządowe co do stosowania pojazdów zeroemisyjnych? Tutaj bowiem nie tylko będziemy mieli konflikt finansowy, ale również konflikt związany z obowiązkiem, z którego samorządy się nie będą w stanie wywiązać, jeśli chodzi o pozyskiwanie pojazdów.

Oddzielną kwestią, już nie na to posiedzenie podkomisji, jest sprawa stosowania innych paliw, bo ustawa dotyczy i elektromobilności, i paliw, które mają być alternatywne. Tego wątku jednak już nie będę podejmował, bo on jest trochę obok. Myślę tutaj oczywiście o paliwie syntetycznym, które powinno być uwzględnione w tej ustawie. Proponowaliśmy taką zmianę. Nie została ona przyjęta. Odniosłem wrażenie, że pani minister chyba nawet nie za bardzo wie, co to jest paliwo syntetyczne, ale to oddzielny rozdział.

Mam więc pytanie i właściwie wniosek, żeby mieć pełną wiedzę o tym, jakie są zobowiązania wobec samorządów i jakie zobowiązania samorządy już podjęły w ramach działań przetargowych. Co zamierza z tym zrobić MKiŚ, bo ono głównie prowadzi i nakreśla te wszystkie obligatoryjności wobec jednostek publicznych? Czy poza zapewnieniem o wypełnieniu tych zobowiązań, które są związane z tymi umowami, których liczby nie znamy, będą państwo proponować nowelizację ustawy, żeby znieść rygory? Zresztą uzasadnialiśmy zniesienie tych rygorów perspektywą czy możliwością stosowania paliwa syntetycznego, które jest określane jako zielone czy też czyste. To jest jedna część.

Druga kwestia dotyczy sprawy obronności, bo tutaj ustawa dokonała ustrojowego przełomu. Nie wiem, czy samorządy sobie zdają z tego sprawę. Dzisiaj zadania w tym zakresie już nie są zadaniami zleconymi. One są zadaniami własnymi. Jeżeli tu padło pytanie, czy samorządy są zainteresowane wykorzystaniem pieniędzy, to mówię, że dzisiaj po tej zmianie ustrojowej

samorządy muszą być zainteresowane ich wykorzystaniem, ponieważ to jest zadanie własne samorządów, żeby wykonać różne instalacje czy też konstrukcje obronne, takie jak schrony. Nikt tego nie chciał przyjąć do wiadomości. Apelowaliśmy i mówiliśmy o tym na posiedzeniach komisji, jak również podczas debaty plenarnej, przy okazji tej ustawy. Tym się ona różniła, bo ustawa, która została przygotowana w poprzedniej kadencji, jednoznacznie... Sam zresztą tego pilnowałem, żeby ona miała taki charakter, aby nie naruszać zmian ustrojowych. One zostały fundamentalnie zmienione. Dlatego też prosiłbym, żeby strona samorządowa i korporacje brały pod uwagę to, że nie jest to już wyłącznie taka forma, że rząd coś zapisał i ustawa obliuguje, to niech rząd zapłaci. Otóż rząd się – że tak powiem – pozbył problemu, przesuwając to na samorządy, a nie gwarantując odpowiedniej ilości środków, jakie były notabene również wtedy przy zadaniach zleconych w poprzedniej wersji ustawy. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Mamy świadomość kwestii zadań własnych, ale ochrona zdrowia też jest zadaniem własnym samorządów, a wiemy, że są powiaty, które np. nie posiadają swoich szpitali. Być może tak będzie i stąd też moje pytania. To, że w ustawie jest zapisane, że jest to zadanie własne, to nie musi oznaczać, że samorządy będą zainteresowane realizacją danego przedsięwzięcia za pożyczkowe pieniądze.

Tutaj jest pytanie do państwa samorządowców, żeby w pierwszej kolejności oczywiście odpowiedzieć panu posłowi, ale jest jeszcze moje pytanie, które dotyczy chęci pozyskania pożyczek również na transport zeroemisyjny. Czy dostrzegacie zainteresowanie ze strony samorządów na wykorzystanie całej puli, gdyby nie było przeniesienia na komponent obronny?

Ekspert Związku Powiatów Polskich Adrian Pokrywczyński:

Odniosę się do budowli ochronnych. To nie jest tak, że teraz możemy to rozstrzygnąć, ponieważ musimy zobaczyć przede wszystkim założenia programu ochrony ludności, bo na nim będzie oparte finansowanie zadań ochronnych, w tym również kwestii schronów i innych miejsc ukrycia. Ustawa o ochronie ludności przewiduje jednak, że część zadań z tym związanych, w tym budowa miejsc ukrycia, może być sfinansowana w 100% przez środki budżetu państwa. Musimy więc zobaczyć, jak ten program zostanie skonstruowany. Wtedy będziemy mogli się odnosić do tego pytania, czy będziemy brać jakieś pożyczki na budowę schronów. Niekoniecznie tak będzie. Zobaczymy. Jako samorządy musimy przede wszystkim teoretycznie zapewnić odpowiednią liczbę miejsc ukrycia, obejmującą pewne pułapy ludności. Do tego będziemy prawdopodobnie dostosowywać swoje działania finansowe. To jest kwestia przesunięcia.

Natomiast łącząc wątki z transportem niskoemisyjnym czy zeroemisyjnym, zwróciłbym uwagę na to trochę szerzej. To wybrzmiało u pana Marka, ale nie zostało podjęte. Cały czas skupiamy się na funduszach europejskich, a w zasadzie powinniśmy to troszeczkę dywersyfikować. Bylibyśmy pewnie dużo bardziej chętni do wprowadzania tych zmian, o których mówimy, gdyby to było zdywersyfikowane, bo wszyscy są za tym, żeby autobusy czy w ogóle pojazdy we wszystkich naszych flotach były zero- czy niskoemisyjne, bo tam przecież tak naprawdę jest też wymóg dotyczący 22% pojazdów służbowych. Cały czas opieramy się na funduszach europejskich, a nie wiemy, jakie będą następne perspektywy. Uważam, że to jest temat, który trzeba byłoby podjąć. Tak naprawdę wymiana to jest proces rozłożony na lata. Założenie jest chyba takie, że za 16 lat dojdziemy do tego. No właśnie. Nie wiemy, czy będą takie środki.

Pan Marek słusznie zauważył, że nie wiemy, czy one po prostu wystarczą pod kątem kosztów, a ceny będą rosnąć, bo tak trzeba założyć. Tutaj apeluję o spojrzenie z szerszej perspektywy. Musimy się zastanowić, czy to tylko kwestia np. pożyczek w programach typu KPO, czy jednak nie powinniśmy się fokusować na jakichś funduszach krajowych lub budżecie państwa, bo jednak to jest ustawowo wymagane. Chcemy to zrobić, tylko po prostu może być problem na poziomie finansowania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo proszę, pani naczelnik.

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Odniosłabym się do nowelizacji ustawy, mając na uwadze właśnie kwestię obronności i spoczywający na największych miastach obowiązek pozostawienia określonej liczby autobusów w przypadku wojny. Na sam koniec zrobiliśmy takie wyłączenie uwzględniające to, że obowiązek nabywania wyłącznie autobusów zeroemisyjnych nie dotyczy linii i tych autobusów, które wykraczają poza granice administracyjne miast. Konsultowaliśmy to z miastami. Liczbowo to się mniej więcej zgadza. Odnosząc się więc to tego zapytania, odpowiem, że to zostało uwzględnione i jest w przepisach ustawy o elektromobilności.

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Nie zrozumieliśmy się kompletnie. Mówię o obligatoryjności, że samorządy, zwłaszcza w dużych miastach, mają duże obciążenie, bo muszą wymieniać cały tabor. Teraz państwo – można powiedzieć – dość nawet to zintensyfikowali, przyspieszając i zmieniając datę na 1 stycznia 2026 r., jeśli chodzi o wymogi dotyczące wymiany taboru.

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Przepraszam. To było opóźnienie o rok. Opóźniliśmy, bo pierwotnie był 2025 r.

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Proponowaliśmy, żeby w ogóle znieść jakąkolwiek obligatoryjność. Państwo tego nie przyjęli. Oczywiście, co podkreślam, znieść z dwóch powodów. Po pierwsze to jest nierealne, bo są obciążenia, a państwo nie gwarantują środków, a po drugie zmienia się w ogóle myślenie w zakresie polityki klimatycznej, czego dowodem jest również kwestia właśnie paliwa syntetycznego. Ponieważ pani minister nie wie, co to jest paliwo syntetyczne, w związku z czym państwo prawdopodobnie na tym się nie skupiali.

Mnie jednak chodzi głównie o to, czy państwo w związku z brakiem możliwości zapewnienia... Nie wiem. Jeżeli państwo uważają, że to, co mówił pan Wójcik jako przedstawiciel strony samorządowej, jest nieprawdą albo że środki będą zagwarantowane i że nie będzie żadnych przesunień, to można powiedzieć, iż państwo deklarują, że pieniądze będą i te zakupy będą zrealizowane. Moim zdaniem i tak będzie problem z wypełnieniem tego rygoru, żeby dojść do zeroemisyjności w zakresie całego taboru. To można powiedzieć, że nasze posiedzenie będzie w jakiejś części bezprzedmiotowe, bo będą te pieniądze. Państwo nie potrafią powiedzieć, czy te pieniądze będą, więc jest drugie pytanie. Czy państwo zmieniają rygory albo zlikwidują te rygory w związku chociażby z brakiem pieniędzy? To tyle.

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Zobowiązaliśmy się do nałożenia tych wymogów w ramach KPO. Gdybyśmy w tym momencie wycofali się z tego, no to...

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Ale pani w tej chwili...

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

To jest powiązane ze środkami finansowymi, tak? W tym momencie...

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Ale państwo zmieniają przeznaczenie tych pieniędzy.

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Z tych środków, które były przeznaczone właśnie na autobusy zero- i niskoemisyjne, są realizowane zakupy autobusów.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Chciałem zapytać, czy ustawa, zmiany i wytyczne były w oparciu o prognozowane przychody. Może trudno nazwać to przychodami, ale w oparciu o KPO i pożyczki... Czyli te wymogi miały pomóc w tym, żeby samorządy mogły zakupić te pojazdy i spełnić stawiane przed nimi wymagania. Czy w ramach tworzenia tej ustawy ten komponent KPO był kluczowy w tym zakresie?

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Był brany pod uwagę i jest wskazany jako jedno ze źródeł dofinansowania. I tak duże miasta korzystają z funduszy z KPO, ale wiadomo, że wymaganie jest daleko idące. W związku z tym nie dość, że środki Funduszu Niskoemisyjnego Transportu i tego wieloletniego zobowiązania są na poziomie 200 mln rocznie, więc myślimy o zapewnieniu finansowania na przyszłość i to planujemy, zarówno ze środków krajowych, jak i przyszłych perspektyw finansowych środków europejskich.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

To być może pani naczelnik mi dopowie, do kiedy samorządy są zobowiązane zrealizować zakup taboru w ramach tego systemu pożyczkowego.

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Prosiłabym, żeby odpowiedzi udzieliła pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Przepraszam. To jest określone w BGK w naborze, który bank przeprowadził. Do 31 sierpnia będą zawierane umowy na pożyczki, a realizacja projektów ma nastąpić do 31 grudnia 2030 r. W KPO mamy dwa komponenty, czyli dotacyjny i pożyczkowy. Ten wiszący nad nami 2026 r. i zakończenie dotyczą tylko dotacji. W tych dotacjach mamy też zakup autobusów. To w ramach komponentu dotacyjnego. Nie jest to ten mechanizm, o którym teraz rozmawiamy.

Mechanizm zielonej transformacji miast jest w części pożyczkowej, gdzie realizacja w naborze BGK została określona do końca 2030 r. W tym komponentcie, właśnie przez to, że jest to część pożyczkowa, jest możliwość późniejszej realizacji inwestycji. Jeszcze może podkreślę, żebyśmy mieli różnicę kwot, że zielona transformacja miast w części pożyczkowej to jest prawie 9 mld euro, a pani minister mówi o Funduszu Bezpieczeństwa i Obronności z 30 mld zł, czyli jeszcze bardzo duże ilości pozostaną.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Jeżeli była precyzja w wystąpieniu pani minister, bo może to oznaczać cały komponent, chyba że państwo to już wiedzą, że to znacząca część tego komponentu ma być na obronność. Zakładając jednak, że 9 mld euro jest na zieloną transformację, ile tych środków może być wykorzystanych na zakup transportu zeroemisyjnego?

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

To jest tak, że zielona transformacja miast ma jakby pełny pakiet. Bank Gospodarstwa Krajowego ogłosił nabór. Samorządy mogą wykorzystać to m.in. na transport. W tym są także zazielenianie miast, edukacja, budowanie świadomości mieszkańców, rozwój energetyki, więc pakiet jest szeroki. To jest całe, bardzo szerokie podejście do zielonej transformacji miast. Transport jest jednym z elementów. Ile środków będzie wykorzystanych na zakup np. taboru autobusowego, zależy od tego, jak samorządy stworzą wnioski i zdiagnozują swoje potrzeby oraz czy będą chciały wykorzystać kredyty.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

A jest tam jakieś rozgraniczenie na komponenty twardy i miękki? Pani dyrektor wspominała o tym, że jest i część miękka, np. edukacyjna, i część inwestycyjna.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Jest ileś projektów, z jakich można skorzystać. Samorząd może się...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Czyli równie dobrze, gdyby była wola, że zalesiamy całą Polskę, to 9 mld euro można wydać na nasadzenia?

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Nie w taki sposób.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Nie. Oczywiście przesadzam w swojej retoryce, natomiast...

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Trywializując, można tak powiedzieć, natomiast...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Czy nie ma ograniczeń z tym związanych?

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Nie. Może być tworzony – nie wiem – system gospodarowania wodami opadowymi. Dlatego, jak mówię, prześlemy państwu dokładną informację, co jest w tym komponencie. Każdy samorząd może sobie po prostu wyjąć jak z półki...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

A ile już tych szufladek zostało otwartych w trybie konkursowym? Z tych 9 mld.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Jest otworzony jeden nabór ciągły.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

A było już jakieś rozstrzygnięcie z tej szuflady?

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

To nie wiem...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bo jest nabór. Rozumiem, że ten nabór ma jakąś datę zamknięcia, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Są już podpisywane umowy. Natomiast nie jesteśmy w stanie powiedzieć... Dopiszemy to do informacji, żeby przekazano na bieżąco, ile środków już jest wykorzystanych.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bo być może ta różnica między 30 mld zł a 9 mld euro wynika – założmy – z już zawartych umów, z których ciężko byłoby się wycofać.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Na pewno w jakichkolwiek momentach, kiedy my jako MFiPR przesuwamy środki, nigdy nie przesuwamy środków zakontraktowanych. Te środki, które już są przyznane i zakontraktowane... Ci, którzy mają umowę, mają to zrealizować.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Zgoda, ale to jest ten sam komponent.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Katarzyna Zielińska-Heitkötter:

Niemniej jednak zakontraktowanych środków nie zabieramy drugiej stronie.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dobrze. Teraz jeszcze chciałbym trochę ad rem. Wróć bezpośrednio do zagadnienia, bo chcę wywołać ten wątek wśród samorządowców, jak również oczywiście pytania ze strony korporacji do przedstawicieli ministerstw, w kontekście tego, czy realnie jest w tej chwili duże zainteresowanie ze strony samorządów sięgnięciem po środki, bo to jest jakoś tam kluczowe w tej chwili. Czy jest szturm, żeby zeroemisyjne autobusy kupować z komponentu pożyczkowego? Czy raczej zielona transformacja w samorządach jest nacechowana innymi kierunkami rozwoju miast? Tutaj pytanie do państwa. Czy w związku z tym macie również jakieś swoje sugestie dotyczące tych obostrzeń i zasad, które zostały wprowadzone ustawą, względem samorządów? To też chyba przyświecało pewnej idei omówienia dzisiaj tego zagadnienia.

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to postaram się odpowiedzieć na te pytania, tylko sprawa pierwsza jest taka, że powinniśmy... Wymiana tego taboru to jest proces wieloletni. Powiedziałbym, że kilkunastoletni, a nawet jeszcze dłuższy. To jest pewna sekwencja zdarzeń. Jeżeli ktoś to robi, to z długą perspektywą i musi mieć w miarę realne gwarancje, że ten proces nagle nie stanie z powodów zewnętrznych. Dlatego upominamy się o maksymalnie wiele źródeł finansowania tego typu wymiany taboru, bo według dzisiejszych scenariuszy mamy do wyboru tylko dwie możliwości – albo zwiększyć nakłady, albo zmienić harmonogram. Tak jak pani słusznie mówiła, przecież dzisiaj wiadomo, że kilkunastoletni horyzont czasowy na wymianę autobusów świadczy o tym, że ciągle będziemy gonić króliczka, którego nie dogonimy. To jest

jasne, bo żywotność tych autobusów będzie krótsza niż okres, który mamy na to, żeby tabor w całości wymienić.

Jest zainteresowanie, szczególnie dużych, miejskich przedsiębiorstw komunalnych, ale również, co cieszy, mniejszych przedsiębiorstw działających na obszarach funkcjonalnych, bo wtedy pojawia się też efektywność wykorzystania infrastruktury, choć nie dotyczy to linii autobusowych sięgających głęboko w obszary wiejskie. Jeżeli już, to raczej te podmiejskie gminy, tak? To jest jedna sprawa.

Trzeba sobie też uczciwie powiedzieć, że koszty zakupu oraz koszty eksploatacji spowodują, że de facto autobusy... Powiem o tym otwartym tekstem. Tego typu tabor nie wiąże się z oszczędnością. Jego wdrożenie nie oznacza oszczędności w realizacji transportu zbiorowego. Mówmy więc o tym otwarciu, dlatego że przy tych środkach, które się powinny pojawiać, winno się także zwracać na to uwagę i np. rozwiązywać problem, który wynika z tego wielokrotnego pytania pana przewodniczącego.

Co do tej infrastruktury, która będzie realizowana w związku z ustawą o ochronie ludności i obronie cywilnej, tam nie ma mowy o pożyczkach. Jest mowa o dotacji na realizację przedsięwzięć dotyczących ochrony ludności i obrony cywilnej, która, wszakże nie dotyczy podatku od towarów i usług, czyli my VAT będziemy musieli zapłacić. Zakładam, że będziemy budowali miejsca schronienia, ale w tym projekcie VAT pozostaje po naszej stronie. Zgodnie z ustawą to mają być dotacje do wysokości 100% kosztów projektu, ale VAT nie jest kosztem kwalifikowanym, czyli po naszej stronie jest ta kwestia VAT.

Jeszcze jedna sprawa też jest istotna. Myślę, że pan przewodniczący jako wieloletni wojewoda zdaje sobie sprawę z tego, że mamy jeszcze element dotyczący recyklingu baterii litowych. W Polsce na obszarze województwa śląskiego powstał w Żarkach zakład, który w tej chwili jest największy chyba w Europie, mający się zajmować utylizacją tych baterii litowych, zarówno do samochodów osobowych, jak i do autobusów. To jest ogromne wyzwanie. Dobrze, że w Polsce mamy takie miejsce, choć rzeczywiście jest sporo wątpliwości co do tego, czy technologie tam stosowane będą gwarantowały ochronę środowiska naturalnego, bo przy okazji recyklingu tych baterii będziemy się dogrzebywali do metali ciężkich. Z drugiej strony fajnie, bo kobalt jest potrzebny, czyli będzie można go odzyskiwać i dalej wykorzystywać. Natomiast kwestia recyklingu i kosztów z tego tytułu też powinna być przedmiotem dyskusji, bo ktoś będzie musiał za to zapłacić. Kto? Nasze przedsiębiorstwa. To nie będą małe pieniądze. Nie ma cienia wątpliwości. Ze względu na te technologie koszty przedsięwzięcia będą znaczące. Lada moment potrzeba utylizacji dziś sprowadzanych i kupowanych przez nas autobusów będzie miała szeroki wymiar.

Dlatego, kończąc, powiem, że dobrze by było, gdyby się udało robić horyzontalny program wsparcia samorządów i przyjąć wieloletnią strategię w tym zakresie, której nie da się łatwo przewrócić, tzn. żebyśmy mieli gwarancję, że środki, które wydamy chociażby na projektowanie... Wróć do tego pozbawiania nas pewnych środków z zielonego ładu. Przecież to nie jest tylko kwestia kupna autobusu, tak? To są środki na wcześniejsze przygotowanie infrastruktury i planowanie tego z długą perspektywą, szczególnie dotyczącą ładowania. Koszty przygotowania tej inwestycji i projektów infrastrukturalnych także trzeba uwzględniać, tak samo jak to, że to się dzieje przez wiele lat, zanim dojdzie do sprowadzenia autobusów, jak słusznie pan burmistrz i współprzewodniczący podnosił, że to po kilku latach mamy wreszcie te autobusy.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Dociekliwość jest moją naturą. Proszę mi wybaczyć, ale jak już zaczynamy wątek, to dobrze byłoby, żebyśmy sobie powiedzieli na tyle dużo, żeby domysłów zostało jak najmniej.

Wspomniał pan, panie Marku, o większych kosztach obsługi pojazdów zeroemisyjnych. Chciałem zapytać, bo rozumiem, że jeśli chodzi o CAPEX, to inwestycyjnie jest jasne, czyli koszt zakupu plus infrastruktura. Założmy, że taki autobus to 2–3 mln, zamiast 1–1,2 mln. Natomiast mnie interesuje OPEX, czyli strona kosztów bieżących. Gdzie to dostrzegacie? Czy to jest w głównej mierze cena energii elektrycznej, czy obsługa całej infrastruktury związanej z inną technologią niż obsługa samochodów czy autobusów na benzynę, ropę czy gaz?

Chciałbym to usłyszeć, bo wszędzie mówi się o tym, że ma być coraz taniej, a za każdym razem jest coraz drożej.

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, jak stawiałem tę tezę, to brałem pod uwagę również chociażby różnicę w koszcie zakupu. Dzisiaj już za 2 mln nie kupimy takiego autobusu. Nie ma wątpliwości, że granica 3 mln została już przekroczona i jest przekraczana w coraz większym wymiarze. Mówiłem więc o tym w kontekście zarówno różnicy między pojazdem zeroemisyjnym a nawet hybrydowym, jak i kosztami eksploatacji, bo przed nami najtrudniejsze elementy, bo jednym z tych kosztów będzie chociażby to, o czym powiedziałem, czyli recykling. To jest jedna sprawa. Problemem jest też awaryjność, ale to jest inna rzecz. Kosztem, który też trzeba uwzględnić, jest to, że ten autobus nie jeździ bez przerwy. Utrzymując ciągłość na liniach, musimy mieć jednak trochę więcej taboru. To wszystko się składa na określoną, końcową kalkulację. W zależności od tego, jaki to jest pojazd, on jednak wyłączony na kilkadziesiąt minut, a czasem nawet dłużej. To jest też kwestia pracy kierowców. Nie chcę tego rozwijać, tak? Na stacjach końcowych autobusy jednak przez pewien czas muszą być ładowane. No i kwestia nocnego ładowania, bo staramy się wprowadzać różne rozwiązania, żeby oszczędzać energię. To jest jasne.

To jest pewien ciąg zdarzeń, bo chcielibyśmy też pozyskać tańszą energię, dlatego też cieszymy się z pomysłów dotyczących tego, że będziemy mogli np. korzystać ze środków na magazyny energii. To też by nam znakomicie pomogło racjonalnie do tego podejść. Ostatnio dowiedziałem się o czymś, co wydawało mi się być abstrakcją. Szefowie największych przedsiębiorstw energetycznych w Polsce mówią, że za kilka lat będą w Polsce w ciągu doby takie minuty, kiedy cena za 1 MWh przekroczy 100 tys. zł. Za minutę. To jest szokujące. Jak tego słuchałem, to zapytałem, czy naprawdę chodzi o 100 tys. zł, czy może o jedno zero mniej. Nie, 100 tys. Ponoć będą takie minuty.

W związku z tym my też chcemy tę infrastrukturę traktować szeroko. Dlatego tak o to się upominam. To nie jest tak, że kupię autobus, bo do niego muszę dostosować infrastrukturę. To jest pewien element całego przedsięwzięcia. Dlatego tak się dopominamy o to, żeby miasta mogły wchodzić do spółdzielni energetycznych. Tego w pierwszej ustawie nie było. Teraz mamy zapewnienie, że będzie. Chodzi o to, żebyśmy mogli tworzyć klastry razem z gminami podmiejskimi, bo wtedy będzie wysoka efektywność. Wykluczenie dużych miast ze spółdzielni energetycznych było błędem. Na szczęście tu jest zmiana. Cieszę się i bardzo dziękuję przedstawicielom resortu za to, że ta druga ustawa, która ma się pojawić w parlamencie, doprowadzi do tego, że będziemy mogli w te spółdzielnie wchodzić.

Nie chciałbym już przedłużać. Cieszę się, że pan przewodniczący podjął dyskusję. Może warto znowu za kilka miesięcy do niej wrócić? Dla nas ważne jest myślenie horyzontalne o tej kwestii, a nie punktowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Chciałem tylko sprecyzować, żeby wyjść z jakimś owocem, a mam nadzieję, że owocem będzie odpowiedź na piśmie. O takie coś wnioskuję.

Chcę państwu tylko przypomnieć, że nowelizacja z 21 listopada ubiegłego roku, o której mówimy, jeśli chodzi o ustawę o elektromobilności, założyła, że od 1 stycznia 2026 r. duże miasta są zobligowane do zakupu tylko i wyłącznie taboru niskoemisyjnego. Granica czasowa została w tej ustawie przeniesiona, bo do tej pory przed nowelizacją ona była określona jako 1 stycznia 2028 r. Zostało to wycofane do tyłu, czyli ten czas był skrócony. Na domiar tego wszystkiego podczas tej debaty były deklaracje, że będą pieniądze z KPO.

Teraz więc prosiłbym, żeby w tej odpowiedzi określić, jakie zakupy zostały podjęte przez samorządy i jakie potencjalnie były deklarowane pieniądze dla samorządów na te zakupy, jak też co w rzeczywistości będzie w realizacji, bo termin 1 stycznia 2026 r. się zbliża. To jest podstawowa kwestia. Natomiast w drugiej części odpowiedzi proszę podać, czy państwo zdecydują się na nowelizację znoszącą te rygory, zwłaszcza jeżeli w perspektywie nie będzie pieniędzy na wsparcie tych zakupów.

Przypomnę, że proponowaliśmy, żeby właśnie nie tylko znieść tę datę 1 stycznia 2028 r., a państwo jeszcze na domiar wszystkiego zobligowali się do 1 stycznia 2026 r., ale żeby wszystkie rygory dotyczące art. 34, 35 i 36 w tej ustawie, jeśli chodzi o wszystkie instytucje, które mają stosować wymogi w zakresie pojazdów niskoemisyjnych, były wyłącznie decyzjami tych organów, samorządu i administracji rządowej, jakie pojazdy będą kupować. Po pierwsze to dlatego, że jest perspektywa, że moim zdaniem dość szybko będzie jednak wdrażana kwestia paliw alternatywnych, zwłaszcza paliwa syntetycznego, a po drugie, że w całym procesie klimatyczno-energetycznym okaże się, że obciążenia będą tak wielkie, że i tak będzie to nierealne do wykonania. Myśmy już wszystko to przeszli podczas tej debaty w ubiegłym roku. I autobusy, i pojazdy są trzykrotnie droższe, jak też infrastruktura do obsługi jest tak droga. Każdy racjonalnie myślący spyta, dlaczego w mieście mamy kupować trzy razy drożej, bo ktoś sobie tak wymyślił, a skutek ekologiczny jest mizerny.

Prosiłbym więc o odpowiedź w tym zakresie, jeśli chodzi o te dwa elementy. Ile pieniędzy dla samorządów? Czy będzie nowelizacja zmieniająca te rygory?

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że to już w trybie na piśmie, żeby ponownie nie wyzwać tej dyskusji. Już oddaję panu głos.

Mam jeszcze tylko jeden wątek, o którym wspominał pan Marek Wójcik, dotyczący ustawy o ochronie ludności. Wspominał pan, że tam jest wyłącznie kwestia dotacyjna minus koszty kwalifikowane w postaci VAT, który jest po stronie samorządu. Natomiast dyskusja wywołana przez panią minister chyba wczoraj dotyczy komponentu, który jest pożyczkowy. Być może jest tak, że schrony na podstawie tej ustawy powinny być w formie dotacyjnej, ale z drugiej strony komponent przeniesiony z zielonej transformacji na obronność jest wyłącznie pożyczkowy. Zachodzi tu jednak co najmniej pewna kolizja terminów, chyba że się ostatecznie okaże, że nie będą to schrony, a być może inne elementy, które będą dawały samorządom możliwość zaciągania pożyczki z pominięciem ustawy o ochronie ludności, aby ta pożyczka mogła być wykorzystana na obronność, ale nie wprost związana z ochroną ludności w zakresie tej ustawy, co jest bardzo trudne. Nie wiem. To być może będzie jakaś wyjątkowa ekwilibrystyka formalnoprawna, żeby to zrealizować. Nie pamiętam jednak, żeby komponent pożyczkowy był zamieniony na dotacyjny, stąd byłaby trudność, żeby w tej mierze... Z innych środków musiałyby korzystać samorządy, żeby to była część dotacyjna, która będzie na podstawie ustawy o ochronie ludności.

Bardzo proszę.

Współprzewodniczący zespołu UMP Stanisław Bodys:

Pan przewodniczący cały czas chciałby się tutaj dowiedzieć, jak samorządy reagują na komponenty pożyczkowe.

Otóż pewnie ministerstwa lepiej wiedzą, ale oczywiście każdy chciałby mieć dotację, bo idzie to nieźle, a na pożyczki też są chętni, bo ludzie sobie cenią... Paradoksalnie nie ma jakiegoś wyścigu wśród polskich miast, kto szybciej zmieni tabor, ale ludzie sobie to cenią i jest, jak gdyby taka dobra moda, aczkolwiek nie jest ona tania. O tym wiemy. Dlatego też na razie idzie to nieźle. Nie wiadomo, w którym momencie to się zatrzyma, bo wszyscy wiemy, że w samorządach występuje natłok słusznych celów. Trudno się skupić tylko na wymianie taboru czy na obszarze transportu, bo jest jeszcze parę innych działań, tym bardziej że to już ostatnia perspektywa z takimi środkami. Wszyscy więc zdajemy sobie sprawę, że się rzucamy – powiem tak nieładnie – na różne fronty zabiegania o te środki, ale w tej chwili idzie nieźle.

Natomiast wracając do wypowiedzi pana posła Włodzimierza, jeżeli tak mogę powiedzieć, bo się trochę znamy, moment złagodzenia tych wymogów, szczególnie dla transportu publicznego w mniejszych ośrodkach czy podmiejskich, byłby dobry, dlatego że... Wiedzą państwo, każdy gdzieś tam mieszka w jakimś samorządzie, w dużym mieście czy w mniejszym, więc obserwuję, że problemem Polski lokalnej jest np. kwestia transportu powszechnego, publicznego, bo nie ma już pekaesów, natomiast są firmy prywatne, które całkiem dobrze to obsługują, ale z kolei te firmy – mówiąc nieładnie – cienko przędą i specjalnie się nie garną do wymiany taboru. Jeżeli teraz jeszcze są te wymogi, to okres wymiany będzie się wydłużał w tych firmach, które świadczą usługi przewozowe poza dużym miastem. Wymogi, o których tu poseł mówił, żeby je trochę złagodzić, to chyba są na miejscu, bo może wtedy bardziej

zachęcimy do wymiany taboru. Różnie to jest w różnych województwach, ale nie wygląda to najlepiej. Na pewno tutaj takie wsparcie czy złagodzenie wymogów jest potrzebne, żeby powszechniej występowała wymiana taboru tych różnych busów, które kursują na liniach podmiejskich i gdzieś poza ośrodkami miejskimi, bo niewątpliwie jest to potrzebne.

Być może państwo też słyszeli o tym, że dobrze się dzieje, bo w ostatnim naborze na tabor powstało dużo związków komunalnych czy porozumień typu duże miasto z okolicznymi gminami, które wspólnie występowały o zakup taboru do przewozu osób. Ostatnio taka informacja się pojawiła. To jest dobry kierunek. Myślę, że on będzie się rozwijał, aczkolwiek nie wiemy, w którym momencie nastąpi zadyszka, dlatego że jest jeszcze tzw. wkład własny. Samorządy nie mają budżetów z gumy. Będziemy mieć z tym pewnie problemy albo będziemy bardziej to...

Tak samo też zwracam się tutaj z apelem i popieram to, o czym koledzy tutaj mówią, jeśli chodzi o budowę, miejsca ukrycia i schrony. Żeby w miarę szybko poprawić infrastrukturę, to tylko dotacje... Nie będzie nas stać na to, żeby tu korzystać na początku z komponentów pożyczkowych. Dlatego też apelujemy o uruchomienie dotacji. To nie jest łatwy temat. Wszyscy wiemy, jak to jest ważne w obliczu tego, co się dzieje wokół, ale to nie jest jak gdyby – z całym szacunkiem dla naszej obronności – dzisiaj pierwsza potrzeba, którą widzimy w samorządzie, chociaż trzeba za chwilę zmieniać strategię naszego patrzenia. Jesteśmy jednak tak zaangażowani w środki na wymianę różnej infrastruktury, że aby się szybko tym zająć, to potrzebne są dotacje, tym bardziej że tam są różne kwestie związane z planowaniem itd., które też będą wymagały czasu. Dlatego tu jest apel, bo żeby nastąpiła znacząca zmiana czy poprawka, to musimy zacząć od dotacji. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pani naczelnik.

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Chciałabym się tylko odnieść do tego wymogu dla mniejszych gmin. To jest tak, że w ustawie o elektromobilności mamy wymóg dla gmin powyżej 50 tys. mieszkańców. Dotyczy on wyłącznie komunikacji miejskiej. Czyli w ogóle nie ma żadnych wymagań dla komunikacji podmiejskiej czy wręcz regionalnej. Natomiast mamy przepisy związane z dyrektywą o czystych pojazdach. Nie wiem, czy pani z MI chciałaby zabrać głos, ale tam mamy wymagania stawiane wszystkim zamawiającym. Po prostu w zamówieniach powyżej progów uniijnych, więc to są te większe zamówienia, odpowiedni procent autobusów musi być nisko- bądź zeroemisyjny.

Współprzewodniczący zespołu UMP Stanisław Bodys:

Panie przewodniczący, jeszcze jedna rzecz.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

To jeszcze raz, bo sam chciałbym to dobrze zrozumieć. Pan poseł tutaj mówił, że od 2026 r. miasta powyżej 100 tys. mieszkańców są zobligowane wyłącznie...

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Do nabywania...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Wyłącznie do nabywania pojazdów zeroemisyjnych.

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Tak, w ramach komunikacji miejskiej.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

W ramach komunikacji miejskiej? A pani mówiła teraz o gminach powyżej 50 tys. mieszkańców.

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Tak, w mniejszych gminach powyżej 50 tys., bo był obowiązek...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

No ale to są dwa odrębne zagadnienia w ramach tej ustawy.

Naczelnik wydziału w departamencie MKiŚ Joanna Dobek:

Tak, ale i tak mówimy tylko, że... Jeśli mamy obowiązek nabywania, to mówimy o komunikacji miejskiej, a tu przedmówca mówił o przewozach regionalnych, więc chciałam to doprecyzować.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

OK. Dzięki.

Współprzewodniczący zespołu UMP Stanisław Bodys:

Tylko jedna sprawa. Tak samo jak kolega Marek, bardzo chciałem zaapelować do resortów o zajęcie się tematem recyklingu baterii. Mamy zgłoszenia z różnych stron Polski, tak już na przyszłość niedaleką, jak istotny jest to temat i jak bardzo szkodliwe są elementy tego wyposażenia. Musimy równolegle się tym zajmować. Tak jak ważne są magazyny energii i stacje ładowania pojazdów, tak równie ważna jest kwestia recyklingu. To jest niesamowicie ważny temat, a w Polsce mamy chyba tylko jedno miejsce. Dlatego też może warto sprzęgnąć to z wykorzystaniem środków unijnych i spróbować takie miejsca jeszcze tworzyć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze o coś zapytać czy skonkludować? Jeżeli nie, to powiem, podsumowując, że na pewno pilnego wyjaśnienia wymaga kwestia komponentu zewnętrznego KPO, co się będzie działo z przeniesieniem tych miliardów na inną strefę. Na pewno będzie wymagała wyjaśnienia sugestia dotycząca dalekosiężnej strategii ze strony samorządów, a podnoszona w tym kontekście. Mam również nadzieję, że odpowiedzi ze strony państwa z ministerstw na stawiane tutaj pytania trafią do podkomisji w formie pisemnej. Myślę, że na kanwie tych odpowiedzi będziemy podejmowali dalsze decyzje co do kolejnego ewentualnie spotkania, które doprowadzi nas – mam nadzieję – do jakiejś konkluzji finalnej, która będzie współgrała zarówno ze stroną rządową i stroną samorządową, jak i tą ustawodawczą. Nie słyszę żadnego głosu.

Bardzo serdecznie państwu dziękuję. Widzimy się – przynajmniej z częścią państwa – na kolejnym posiedzeniu podkomisji. Dziękuję również pracownikom Kancelarii Sejmu za współpracę. Dziękuję bardzo.