

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
do Spraw
Unii
Europejskiej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
SPRAWIEDLIWEJ TRANSFORMACJI
(NR 14)
z dnia 4 marca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Unii Europejskiej – podkomisji stałej do spraw sprawiedliwej transformacji (nr 14)

4 marca 2025 r.

Podkomisja stała do spraw sprawiedliwej transformacji, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Gadowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

– informacja na temat samochodów elektrycznych jako mobilnych magazynów energii:

- 1) akumulatory trakcyjne samochodów elektrycznych jako narzędzie transformacji energetycznej,
- 2) elektryczna flota w logistyce kurierskiej przykładem magazynu energii,
- 3) ochrona przeciwpożarowa samochodów elektrycznych,
- 4) informacja Ministra Klimatu i Środowiska w zakresie działań rządu w wyżej wymienionym zakresie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Krzysztof Bolesta** sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Andrzej Gemra** ekspert do spraw elektromobilności Renault, **Tomasz Gać** przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost, **Jakub Smolan** przedstawiciel Auto Serwis Tracktech, **Aleksander Rajch** wiceprezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności, **Robert Grudziński** wiceprezes zarządu Fundacji Nasza Energia, **Jacek Żelasko** prezes Sąddeckiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego, **Piotr Maciołek** ekspert do spraw elektromobilności w Polenergii, **Bartłomiej Derski** współpracownik WysokieNapięcie.pl, **Andrzej Czerwiński** były poseł.

W posiedzeniu udział wzięła pracownica Kancelarii Sejmu: **Agata Jackiewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Europejskich i Współpracy Międzynarodowej.

Przewodniczący poseł **Krzysztof Gadowski (KO)**:

Dobry wieczór państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw sprawiedliwej transformacji. Serdecznie witam posłów, ale przede wszystkim gości. Jest wśród nas pan minister Krzysztof Bolesta, sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, razem z panią naczelnik Joanną Dobek, naczelnik Wydziału Elektromobilności w Departamencie Elektromobilności i Innowacji. Są nasi goście, którzy zaszczytili nas swoją obecnością, którzy dzisiaj będą prezentować temat, do którego zaraz podejmiemy. Pan Andrzej Gemra, ekspert do spraw elektromobilności. Pan jest również ekspertem pracującym w firmie Renault. Tomasz Gać, przedstawiciel firmy kurierskiej, która robi dużo i ciekawie w przesyłkach. Dzisiaj sam jako przesyłka, przygotowana merytorycznie. Będziemy mówić na temat. Dział innowacji – firma kurierska InPost. Wszyscy poznają ten znaczek. Jakub Smolan, przedstawiciel Auto Serwisu Tracktech. Pan Aleksander Rajch, wiceprezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności. Witamy, panie Aleksandrze. Jak zawsze do nas pukający pan Robert Grudziński, Fundacja Nasza Energia. Pan Jacek Żelasko, Sąddeckie Budownictwo Społeczne i Piotr Maciołek, ekspert do spraw elektromobilności w Polenergii. Witam pana serdecznie. No i jak zawsze nasz kolega, który wprowadzał nas w elektromobilność, pan poseł Andrzej Czerwiński. Witamy serdecznie.

Tematem naszego dzisiejszego posiedzenia jest informacja na temat samochodów elektrycznych jako mobilnych magazynów energii. Temat szeroki. Oczywiście, próbowaliśmy

wyciągnąć w podpunktach jakichś kilka elementów tego tematu i porozmawiać. Mowa oczywiście o akumulatorach trakcyjnych samochodów elektrycznych, jako narzędziu transformacji energetycznej. Ten temat wielokrotnie się pojawiał. Drugi temat: Elektryczna flota w logistyce kurierskiej przykładem magazynów energii, bo to potężne narzędzie. I temat, który, powiem uczciwie i szczerze, dzięki panu Jakubowi Smolanowi wpisał się w naszą dyskusję. Temat jest związany z ochroną przeciwpożarową samochodów elektrycznych. Dziękuję panu, bo pan przyjechał osobiście do mojego biura poselskiego na Śląsku i to aż z Krakowa. Nie sprawdzałem tego, ale chyba czuł się jeszcze niebezpiecznie i przyjechał spalinowym, żeby można było porozmawiać o zabezpieczeniach samochodów elektrycznych. Oczywiście do tego poprosilibyśmy pana ministra, żeby skomentował to nasze spotkanie i podsumował, co w tym zakresie robimy. Wiemy, że Izera miała powstać, ale to jest temat, który zniknął albo zniknie może w innej perspektywie, w innym otoczeniu. Ale chcielibyśmy usłyszeć, co ministerstwo planuje w tej części elektromobilności, robi, jakie są wasze plany. Oczywiście witam też moich kolegów posłów.

Przechodzimy od razu do prezentacji. Pierwszy pan Andrzej Gemra. Panie Andrzeju, uruchamiamy prezentację. Gdyby pan był uprzejmy. Mikrofon mamy, trzeba nacisnąć. Oczywiście jak zawsze nasz sprawny zespół w sekretariacie, pani Agata, która z wieloma z państwa rozmawia, żeby przygotować naszą podkomisję, i za to jej serdecznie dziękuję. Nigdy niezastąpiona i organizacyjnie bardzo sprawna. Dziękuję bardzo, pani Agato.

Ekspert do spraw elektromobilności w Renault Andrzej Gemra:

Bardzo dziękuję za zaproszenie. Pomimo że reprezentuję markę motoryzacyjną, to nie chciałbym może mówić o samych samochodach elektrycznych, które produkujemy i sprzedajemy już od 2012 r. Mówię o współczesnych czasach. Jest to już więc dłuższy okres. Ale chciałbym państwu pokazać coś, co przeprowadzaliśmy jakiś czas temu, co doprowadziło nas do dzisiejszej sytuacji, w której możemy zaprezentować już konkretne rozwiązania, które mogą służyć i już służą – może jeszcze niestety nie w Polsce, bo myślę, że to będzie też temat dzisiejszego spotkania – ale służą już w kilku krajach europejskich. Mianowicie mobilne magazyny energii, które są montowane w samochodach i mogą służyć jako rezerwuary energii. Więc, jak mówię, reprezentuję w zasadzie Renault Group, czyli grupę czterech marek Renault, które ma w swojej ofercie już praktycznie całą gamę samochodów elektrycznych. Markę Dacia, która też już ma w swoim portfolio samochód elektryczny i sportową markę Alpine, która właśnie wprowadza swój pierwszy samochód elektryczny. I taka ciekawa marka Mobilize, taki pojazd miejski, dwumiejscowy albo cargo, który też już wprowadziliśmy na kilka rynków europejskich.

Przechodząc do tematu, taki case, który mieliśmy jakiś czas temu na wyspie Porto Santo. Badaliśmy tam, w jaki sposób samochód elektryczny może się przyczynić do dekarbonizacji lokalnego systemu. Wyspa Porto Santo to jest taka wyspa, która leży koło wyspy Madera i charakteryzuje się tym, że w przeciwieństwie do Madery można się tam kąpać. Są piękne piaszczyste plaże, dosyć długie. Na Maderze takich plaży nie ma, jest skaliste wybrzeże. W związku z tym tysiące mieszkańców Madery płyną na Porto Santo w lecie, żeby się kąpać. Administracja tej wyspy postanowiła zadbać o środowisko, do którego przyjeżdżają ci ludzie, i uniezależnić się od paliw kopalnych, jeśli chodzi o energię elektryczną. A możliwości ma dwie. Jedna to jest oczywiście wiatr, bo to Ocean Atlantyczny, więc wiatru jest tam sporo, ale też słońce. Zatem te dwa źródła wykorzystuje do produkcji energii elektrycznej, którą będzie można w różny sposób wykorzystywać.

Tę sytuację państwo znacie. Branża motoryzacyjna stoi przed olbrzymim wyzwaniem, jakim jest dopasowanie się do rozporządzeń CAFE, w skrócie mówiąc, czyli sprzedawanie coraz bardziej niskoemisyjnych pojazdów. Jak widać tu z tej tabeli, tych elektrycznych, które w czasie jazdy nie emitują żadnych zanieczyszczeń, powinno być jak najwięcej. W związku z tym te pojazdy, wiadomo, że powinny być, ale tu będziemy mówić nie o jeździe, o poruszaniu się, ale właśnie o magazynach energii.

O co chodziło w tym ekosystemie? Chodziło właśnie o to, żeby wyeliminować konieczność przywozu ropy naftowej z zewnątrz do zasilania elektrowni spalinowej, która produkuje prąd, żeby się od tego uniezależnić, żeby produkować prąd, wykorzystując te źródła, które tam są, czyli słońce i wiatr, i się uniezależnić. I oczywiście, żeby przy pomocy tej energii

ta wyspa mogła w ogóle funkcjonować, jeśli chodzi o funkcjonowanie zaplecza turystycznego, ale również zaplecza mobilnego. Oczywiście w ramach tego należałoby wykorzystać źródła odnawialne, zrezygnować z tankowców, które przywoziły ropę naftową do generatorów dieslowskich zanieczyszczających powietrze.

Skład ekosystemu: samochody elektryczne, które mają podwójną rolę środków transportu, ale również magazynów energii, regenerowane akumulatory, też jako magazyny energii, z tych akumulatorów, które już nie mogły służyć w samochodach, bo one zapewniają rozsądny zasięg, jeśli mają jeszcze nominalną użyteczną pojemność powyżej 70–75% podstawowej, a później już nie są bardzo efektywne w samochodzie. Ale jeszcze mają bardzo duży potencjał gromadzenia energii elektrycznej, którą można właśnie magazynować z paneli fotowoltaicznych czy z wiatraków. Do tego potrzebne jest inteligentne ładowanie. Czyli, żeby można było pobrać prąd z tych źródeł odnawialnych, zmagazynować go w akumulatorach w samochodach, w tych akumulatorach mobilnych, ale również w tych stacjonarnych, a następnie oddać. To jest więc proces, który elektrycy muszą dobrze opanować. Te samochody powinny posiadać ładowarki dwukierunkowe, czyli posiadać funkcję, którą nazywamy Vehicle-to-Grid, czyli oddawanie energii elektrycznej do sieci, ale również możliwość oddawania do zasilania domu czy wszelkiego rodzaju innych urządzeń.

Oczywiście było kilku partnerów, którzy ten ekosystem tworzyli. Firmy zajmujące się produkcją i dystrybucją energii elektrycznej na wyspie Porto Santo. My, jako marka, dostarczyliśmy samochody, inna firma dostarczała urządzenia do zarządzania tą energią. Chodziło też o magazyny energii, ładowarki dwukierunkowe. Samochody też były wyposażone w tę wewnętrzną dwukierunkową ładowarkę. Była tam testowana.

Końcowy efekt – tak to wygląda. Czyli operator, który zarządza. Wykresy, które tu państwo widziecie, to są wykresy, w jaki sposób i jakie ilości energii elektrycznej pobierane są z poszczególnych źródeł. Początkowo jeszcze oczywiście ten system był wspomagany elektrownią, generatorami dieslowskimi, ale później, w miarę nauczania się, w miarę ilości energii elektrycznej te generatory były wyłączane i doprowadzane do tego, że generatorów nie musiało być aż tak dużo, żeby ten system mógł funkcjonować.

Widzicie tu państwo te wszystkie element – i samochody, i panele fotowoltaiczne, wiatraki, magazyny energii stacjonarne, przy pomocy których energia i system mogłyby być stabilizowane, tak by zapewnić płynne funkcjonowanie w ciągu dnia, w ciągu nocy, w ciągu lata, kiedy tej energii potrzeba sporo do zasilania chociażby urządzeń klimatyzacyjnych czy chociażby lodziarni. To schemat najważniejszego elementu, czyli funkcji Vehicle-to-Grid, czyli samochodu jako źródła energii elektrycznej, który może być ładowany wtedy, kiedy świeci słońce, kiedy wieje wiatr, i oczywiście może oddawać energię wtedy, kiedy nie potrzeba aż takiej energii do tego, by jeździł, bo jest podłączony, nie porusza się.

Wyobraźmy sobie sytuację, kiedy milion samochodów jest podłączonych do sieci. Jest to potężny magazyn energii, który może pochłaniać energię, w danym momencie w różnych pikach możliwą do wyprodukowania i w związku z tym zmagazynowania, i następnie oddania, bo nie wszystkie samochody poruszają się w tym samym czasie. To jest funkcją magazynowania energii. Jak to funkcjonuje, pokaże film. Jest po angielsku.

Samochód, który państwo widzieliście na filmie, już istnieje, już można go zamówić również w Polsce. Do Polski przyjedzie w maju br. We Francji już jest sprzedawany, w tej chwili bije rekordy sprzedaży. Ten samochód renault 5 w Polsce kosztuje około 120 tys. zł bez dopłaty. Oczywiście najważniejszym elementem jest akumulator trakcyjny. Pozwolę sobie jeszcze kilka słów powiedzieć na temat tego akumulatora trakcyjnego, jego cyklu życia, ponieważ to zawsze rodzi bardzo dużo pytań. OK, jeździ się fajnie samochodem elektrycznym, ale co się dzieje później z akumulatorem. Na akumulator w naszej strategii zrównoważonego rozwoju mamy wszystkie recepty. I to takie recepty też biznesowe.

Są trzy fazy życia takiego magazynu energii. Pierwsza to jest oczywiście magazyn energii, z której korzysta się w czasie jazdy samochodem. To jest główna część. Druga część, funkcja V2G, czyli możliwość bycia mobilnym magazynem energii i zasilania domu czy oddawania do sieci. Jeśli coś się stanie z akumulatorem trakcyjnym w czasie tego funkcjonowania w samochodzie, to mamy narzędzia, mamy możliwości również w Polsce naprawiania takiego akumulatora, czyli przedłużania życia. Taka gwarancja, której wszyscy producenci dzisiaj udzielają na samochody elektryczne, na tę część najważniejszą, to jest osiem lat.

Kupując taki samochód, ma się naprawdę osiem lat spokoju. A co się później dzieje, jeśli sprawność akumulatora spadnie? Wówczas przechodzimy na drugi cykl życia, czyli możliwość wykorzystania tych modułów, z których jest zbudowany, a jeszcze ta realna możliwość magazynowania energii jest bardzo duża, bo to jest 70, 50% pojemności nominalnej. Jeśli więc akumulator trakcyjny, założmy, że ma nominalnie 50 kWh pojemności, to 70% to jest nadal około 30–40 kWh możliwości magazynowania energii. Jest to więc bardzo dużo. On może służyć, jak tu państwo widziecie konkretne przypadki takich małych modułów, które mogą zasilać, nie wiem, wiertarkę, czy łódź motorową, czy zestawy magazynów, które służą do oświetlenia planu filmowego, czy potężne magazyny energii, które istnieją przy naszych fabrykach, dzięki którym na przykład fabryka koło Paryża we Flins korzysta z takich potężnych magazynów energii, zasilanych oczywiście ze źródeł odnawialnych. To wszystko więc powoduje, że ta część życia, bardzo długa zresztą, jest wykorzystywana w sposób ekologiczny.

Oczywiście na koniec życia, ponieważ surowce, z których został zbudowany akumulator trakcyjny, to są rzeczy dzisiaj, i nadal będą, bardzo drogie, w związku z tym należy je odzyskać. W związku z tym opracowane są procedury, które ewoluują, tak by tych surowców jak najwięcej odzyskać i użyć ich ponownie do produkcji nowych akumulatorów. W ten sposób cykl się zamyka. To taki case, który chciałem państwu przedstawić. Mówiąc po francusku: *merci*.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Otwieram dyskusję. Wszyscy jesteście zdumieni. Może niektórzy coś więcej wiedzieli niż my. Chciałem pana zapytać, bo oczywiście to już dziś funkcjonuje. Mówiliśmy o wersji próbnej, że taka próba się odbyła. Czy to rzeczywiście tam całkowicie wcielono w życie i dzisiaj zasila całą miejscowość?

Ekspert do spraw elektromobilności w Renault Andrzej Gemra:

To jest dosyć spora wyspa. Tam w ciągu roku poza sezonem mieszka około 5 tys. ludzi, natomiast na wakacje, w słoneczne dni, potrafi być 20–25 tys. osób. Oczywiście w tych różnych okresach nie jesteśmy w stanie... To znaczy, my już nie kontynuujemy tych badań, natomiast pozostawiliśmy ich z tymi rozwiązaniami. W ramach tych rozwiązań, żeby te samochody funkcjonowały, to powinni je mieć. Zarząd wyspy i zarząd tego departamentu Portugalii wspomaga mieszkańców dopłatami do tego, by mogli posiadać samochody elektryczne, bo one stanowią to ogniwo łańcucha, które spina wszystkie elementy tego ekosystemu.

Poseł Tomasz Piotr Nowak (KO):

Przepraszam, ale jak to wygląda technicznie? Bo zajeżdżam do domu takim samochodem, wysiadam, podłączam się, zwracam tę pozyskaną energię. Jest godzina 6.00 rano, jestem rozładowany, chcę pojechać dalej i nie mogę, bo muszę się naładować. To raz.

Teraz efekt skali. Czy to oznacza, że na przykład mieszkańcy wiedzą, że od godziny powiedzmy 21.00 czy 22.00 jest to po prostu jakimś rodzajem obowiązku, czy to jest takie przypadkowe – raz się włączy, raz się wyłączy, jeden się włączy, drugi nie.

Ekspert do spraw elektromobilności w Renault Andrzej Gemra:

Właśnie. Dużą pracą przy tworzeniu tego projektu było, oprócz aspektów technicznych, przekonanie ludzi, by jeśli nie jeżdżą, to żeby podłączali samochód do ładowarki. Dlaczego? Dlatego że wówczas, przy pomocy tak zwanego inteligentnego ładowania, to oprogramowanie, które istnieje w samochodzie, zarządza tym ładowaniem. Czyli, jeśli samochód jest podłączony do ładowarki dwukierunkowej, tej, do której się podłączamy, nie do tej, która jest w samochodzie, to oczywiście samochód jest ładowany. Teraz, jeśli samochód oddaje... A kiedy oddaje? Kiedy jest zapotrzebowanie na energię. On nie oddaje cały czas tej energii, tylko wtedy, kiedy jest zapotrzebowanie. Zadaniem osoby, którą widzieliście państwo na slajdzie, jest właśnie rozparcelowanie tej energii, którą ma jeszcze z generatora, z wiatraka, z paneli fotowoltaicznych i z magazynów energii, tak żeby to zbilansować.

Jest obawa o to, czy o 6.00 czy o 8.00 rano, jak wstanę, będę miał samochód zdolny do jazdy. Ta funkcja V2G działa również w ten sposób, że po pierwsze, samochód jest automatycznie zaprogramowany do tego, żeby oddał energię tylko do pewnego poziomu. Nie oddaje całości energii.

Posel Tomasz Piotr Nowak (KO):

Ale chcę na przykład jechać do Warszawy.

Ekspert do spraw elektromobilności w Renault Andrzej Gemra:

To można sobie ustawić na smartfonie przy pomocy aplikacji, jaki chcę mieć poziom energii w samochodzie o godzinie 8.00 rano, kiedy będę wyjeżdżał do Warszawy. Zatem wydawanie energii jest sterowane zdalnie przy pomocy aplikacji, tak by już w realnym przypadku, kiedy są dynamiczne ceny prądu, samochód rozpoznawał, że teraz będę się ładował, ponieważ będę płacił bardzo mało za prąd pobrany, ale żeby móc oddawać wtedy, kiedy prąd jest bardzo drogi. W ten sposób się zarabia. W aplikacji ustawia się wszystkie parametry, łącznie z godzinami, kiedy te fluktuacje mogą następować. To ja wtedy wymuszam. I oczywiście to, jaki poziom energii chciałbym mieć na określoną godzinę, bo wtedy będę wyjeżdżał.

Posel Tomasz Piotr Nowak (KO):

Można jeszcze? Ale jest coś takiego jak bilansowanie systemu. W systemie jest określony poziom energii w sieci. To jest poziom x. Teraz nagle się okazuje, że mamy poziom przekroczony OZE cztery razy wobec potrzeby. To jest jeszcze w miarę bezpieczne. Ale teraz jest sytuacja taka, że okazuje się, że na tej wyspie czy gdziekolwiek brakuje energii. I co? Czy to jest tak zbilansowane, że musimy wtedy zwrócić się do tych akumulatorów samochodowych, czy jest jakieś zarządzanie tym procesem? Bo wydaje się, że może być tak, że tej energii będzie cały czas nadmiar albo niedomiar. I co wtedy?

Ekspert do spraw elektromobilności w Renault Andrzej Gemra:

Jeśli jest...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Przepraszam jeszcze. Pan mówi o badaniach, o tym, co wdrażaliście, ale później po badaniach co zostało? Oczywiście firma, jako dobra firma, chciała zostawić swoją markę, swoje samochody i dalej je tam sprzedawać, łącznie z tymi akumulatorami. I tak państwo zostawiliście tych, którzy mieli to wszystko później jakoś na ten chleb powszedni gdzieś tam wmontować i żyć na tej szczęśliwej wyspie bez żadnych sieci energetycznych, bez spalin, korzystając z wiatru.

Posel Tomasz Piotr Nowak (KO):

Sieci są.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

No tak, sieci są, ale w kontekście takim, że ta energia z zewnątrz nie przyjdzie, tylko chodzi po wyspie i to się bilansuje i zamyka.

Ekspert do spraw elektromobilności w Renault Andrzej Gemra:

Chodzi o to, że ta ilość energii, jaką są w stanie mieć z fotowoltaiki i z wiatru, jest dosyć duża, tylko że ona jest dynamiczna. Chodziło o to, żeby...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

My tu trochę więcej rozumiemy, niż z boku stojąc, ale chodzi o to, jak... Ta Komisja pokazuje wiele dobrych praktyk. Dzieje się wiele ciekawych rzeczy. Pan dzisiaj też jest takim bardzo dobrym prelegentem, który pokazuje, że to można, że to chodzi. Chcemy wiedzieć o skali, jaka skala jest możliwa. Bo wiadomo, coś się kiedyś rodzi, ktoś to uchwycił, ktoś się nad tym pochylił, chce to wdrażać. Tak jak mówimy o formacie tego, pan wyraźnie wskazał, że to taka wyspa. Później pan poprawił, że to nie tak, bo 5 tys., a tam 10 tys. To rzeczywiście bardzo dużo. To w poszczególnych naszych miejscowościach, sołectwach mieszka 2, 3, 5 tys. ludzi. Pan pokazał taką metodę, że można to uchwycić. Wielokrotnie dyskutowaliśmy na temat takiego energetyka gminnego, powiatowego, który by to bilansował, określił, ile potrzeba, stworzył system, powiedział: aha, to przykręcimy, tu zaoszczędzimy energię, którą wyprodukujemy, wprowadzimy ją do sieci.

To jest bardzo dobry przykład tego, o czym wielokrotnie mówiliśmy, również w kampanii wyborczej, sięgając na wiele ścieżek transformacji, ściągania czystej energii i oszczędności energii. W różnej formie elektrycznej czy cieplnej. Dlatego tak nas to interesuje. Kolega słusznie zadał pytanie, bo mamy PSE, ktoś to musi jakoś ogarnąć, stwierdzić, że takie jest zapotrzebowanie mocy, tyle i tyle energii potrzeba. Jakieś normalne prawidło, abecadło,

które funkcjonuje, i w tym systemie zaczęło. Tylko ja zadaję panu pytanie, czy to ruszyło, czy to ktoś wprowadził w życie po tych badaniach, czy po prostu porzucono pomysł.

Posel Tomasz Piotr Nowak (KO):

Jeszcze jedno. Co stabilizuje system na wyspie? Bo rozumiem, że mamy OZE. Co stabilizuje system?

Ekspert do spraw elektromobilności w Renault Andrzej Gemra:

Generator dieslowski. Bo tak jak na jednym z pierwszych slajdów pokazałem, celem było 80% OZE. Może nastąpić sytuacja, w której nie wieje wiatr i nie świeci słońce.

Posel Tomasz Piotr Nowak (KO):

Pierwszy idzie sygnał w sprawie generatora, czyli ktoś tam zarządza, albo...

Ekspert do spraw elektromobilności w Renault Andrzej Gemra:

Ta osoba, która była, tak.

Posel Tomasz Piotr Nowak (KO):

Albo idzie drugi sygnał: zarządzamy potencjałem magazynów samochodowych. Tylko jak to się wtedy dzieje? To jest automat? Nie ma, bo ktoś jedzie samochodem, przyjechał i za chwilę chce wyjechać, niekoniecznie...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Niekoniecznie wszystkie. Pan pokazuje, bo rzeczywiście będziemy mogli to rozwijać, jak chcemy. Pan pokazał różne formy tego magazynowania: baterie, które są, większe modułowe, większe, mniejsze. To nie tylko jeden czy dwa samochody, ale są magazyny energii. One są pochodną czy iloczynem tych baterii, które są zasilane.

Ekspert do spraw elektromobilności w Renault Andrzej Gemra:

To znaczy, ja nie znam innego przykładu badań, które byłyby w ten sposób prowadzone, tak jak tutaj pokazałem, czyli w tym systemie, w którym są źródła odnawialne, w których są mobilne i stacjonarne magazyny energii, i jest coś, co też państwo poruszycie, czyli główny stabilizator, ten, który na pewno nam zapewni, że to będzie funkcjonowało. Zatem te wszystkie systemy muszą razem istnieć. Teraz kwestia skali, na ile będzie musiał istnieć ten przysłowiowy dymiący generator dieslowski. A to finalnie zależy od ilości magazynów energii. Czy one będą stacjonarne. Tu widzieliście państwo te, które są przy naszej fabryce we Flins, to są potężne magazyny. To są rzędu 15 czy nawet 60 MW. To są potężne magazyny. One też muszą być naładowane. Zatem moc źródeł odnawialnych też musi być odpowiednio duża, żeby to zapewnić. Stabilizacja musi więc uwzględniać te wszystkie elementy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Krzysztof Bolesta:

Przede wszystkim chciałem podziękować za zaproszenie. To zawsze jest moja ulubiona podkomisja. Proszę tego nie mówić innym, ale tak. Chciałem tylko powiedzieć, że tak naprawdę to trzeba pamiętać, że te baterie samochodowe niczym się nie różnią od magazynów energii, które mamy dzisiaj w domach, tylko te są obudowane karoserią samochodową. To jest to samo. Powiem państwu, że w „Moim prądzie”, gdzie od niedawna jest wymóg, że przy dotacji na panele fotowoltaiczne trzeba też zainwestować w baterie, jest już 41 tys. wniosków na panele z baterią. Zatem w Polsce te baterie będą się rozpowszechniać i już się rozpowszechniają dosyć szybko. Oczywiście to, jak te baterie się wyczerpują czy jak z nich korzysta system, to się dzieje na zasadach automatycznych. Jako użytkownik, nie mamy w tym żadnego udziału, poza tym że tam gdzieś odznaczamy jakąś zgodę na to, że jest dostęp do tej baterii. Nasz operator, sprzedawca energii, który z nami podpisuje umowę. Mamy relację kontraktową.

Posel Tomasz Piotr Nowak (KO):

To jest bateria niemobilna?

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Tak. Trudność, która jest dodawana w tej mobilnej, polega na tym, że jeszcze chcemy coś więcej od tego sprzętu. Czyli chcemy jeździć. Te funkcje magazynu energii są spełniane tylko w momencie, kiedy samochód jest podłączony do sieci. Tylko i wyłącznie. I tak jak pan tu opisał w tym casie na Maderze, był też pilotaż, zdaje się Nissana, na Hawajach, bo to też wyspa, więc zawsze łatwiej te projekty pilotażowe wprowadzać. To jest tak, że użytkownik zgadza się na to, że jest dostęp do baterii, jeżeli jest wpięty samochód, i ustawia się samemu poziom doładowania, pod który nie można zejść. W zależności od tego, jaka jest aplikacja, to albo chciałbym, żeby bateria rano była pełna, albo 70% wystarczy itd. Ale dostęp do baterii dzieje się absolutnie jako automatyka, czyli nie mamy decyzyjności, że ja się chcę teraz wpiąć. Po prostu jest to powiązanie rynku energii, który ma dynamiczne taryfy, i inteligentnych liczników. Czyli inteligentny licznik widzi, że teraz jest drogo, mogę sprzedać, to się będzie opłacać, i to się dzieje bez naszej wiedzy. Więc tak naprawdę to jest tylko i wyłącznie ta dodatkowa trudność, że chcemy korzystać z tego samochodu, i to jest troszkę trudniejsze niż stacjonarny magazyn energii.

Posel Tomasz Piotr Nowak (KO):

Panie ministrze, w „Moim prądzie” też będzie ten mobilny akumulator, bateria?

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

To jest do dyskusji. Ja bym chciał, żeby był, bo to taki magazyn się niczym nie różni, więc dlaczego mamy dyskryminować pewne technologie? Ale to do dyskusji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Proszę pana o zabranie głosu.

Współpracownik WysokieNapięcie.pl Bartłomiej Derski:

Muszę, panie przewodniczący, sam się przedstawić. Bartłomiej Derski, WysokieNapięcie.pl. Zwykle w roli dziennikarskiej, ale dzisiaj w roli eksperckiej, a nie dziennikarskiej. Ponieważ jestem jedną z pierwszych osób w Polsce, która korzysta z taryf dynamicznych, mam magazyn energii w mieszkaniu, nie mam fotowoltaiki. Mój rachunek za zeszły miesiąc – jest raczej mało słońca i były dość wysokie ceny w zeszłym miesiącu – był o 40% niższy niż zamrożone, też dzięki panom posłom, taryfy. Nie korzystam z tych zamrożonych taryf. Korzystam z wolnorynkowych i mój rachunek łączny był o 40% niższy niż w zamrożonej G11 za sprawą między innymi tego, że mam magazyn energii. Dzisiaj one kosztują co najmniej kilka tysięcy złotych, natomiast mam też w garażu samochód elektryczny, który kosztuje mnie mniej niż samochód spalinowy w pełnym cyklu jego wynajmu, ładowania itd. W zasadzie więc jest to darmowy magazyn kilkukrotnie większy od tego magazynu, który mam w mieszkaniu. Z przyjemnością bym z niego korzystał. Dzisiaj przepisy nie umożliwiają nam korzystania w pełni. Rozmawialiśmy z panem Andrzejem Gemrą o tym, czy w ogóle moglibyśmy zainstalować tę ładowarkę, która jest we Francji. Dzisiaj niestety nie do końca jest to takie proste. A ma to bezpośrednie przełożenie na ceny energii, jakie płaci część Polaków czy płaciłoby więcej Polaków.

Odpowiadając jeszcze na pytania pana posła Nowaka co do tego, jak te magazyny, bo one przecież nie zawsze są podpięte. W moim bloku akurat jest 40 mieszkań, 40 miejsc postojowych. Nigdy nie ma więcej pustych miejsc postojowych niż połowa. To znaczy, połowa samochodów zawsze w tym garażu stoi. Jak popatrzymy na osiedla mieszkaniowe w Warszawie, to nie ma tak, że będzie więcej niż połowa pustych. Te samochody jednak mimo wszystko stoją, a wieczorami nie można zaparkować. Wszystkie miejsca są zajęte. Więc jeżeli te samochody są podpięte do sieci, to mamy setki megawatów. W projekcie, który NCBR robił z Narodowym Centrum Badań Jądrowych, miałem przyjemność policzenia potencjału dla samej Warszawy technologii V2G. Te analizy pokazywały, że w perspektywie 20 lat będziemy mieli, bardzo konserwatywnie licząc, że naprawdę niewiele aut będzie podłączonych do tej sieci, będziemy mieli 1,5 GW mocy podłączonych akurat w tym momencie samochodów, akurat z ładowarkami V2G, bo to też nie każdy będzie, i akurat u tych odbiorców, którzy będą korzystać z takiej usługi, bo nie każdy będzie korzystał z takiej oferty. Zatem bardzo wiele wykluczaliśmy. Myślę, że – już nie pamiętam cyfr – ale myślę, że ponad 90% wykluczaliśmy. Czyli te 10% samochodów, jakie będzie w Polsce za 20 lat, a nie będzie ich też 100% elektrycznych,

będzie dawać 1,5 GW. To jest moc szczytowa Warszawy. Czyli właściwie z tych samochodów, z bardzo niewielkiej liczby samochodów, które akurat w tym momencie będą stać podpięte, będą miały taką ładowarkę, będą miały taką umowę, będziemy w stanie zasilić całą Warszawę, gdyby na przykład jakieś zielone ludziki odcięły nam zasilanie czy popsuły elektrociepłownię Siekierki i Żerań. To jest oczywiście i kwestia kosztów dla gospodarstwa domowego, kwestia oszczędności bardzo dużych pieniędzy tak naprawdę w perspektywie gospodarstwa domowego, i kwestia oczywiście bezpieczeństwa energetycznego. Myślę więc, że ta technologia będzie się rozwijać, powinna się rozwijać. Chętnie byśmy ją już zainstalowali w mieszkaniu. Nie ma jeszcze dzisiaj takiej możliwości, ale mam nadzieję, że w tym roku uda się taki lub inny samochód z tka lub inną ładowarką już zainstalować jako jeden z pierwszych projektów już funkcjonujących normalnie, komercyjnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję panu serdecznie za ten ważny głos w dyskusji. Pan poseł Czerwiński, proszę bardzo.

Były poseł Andrzej Czerwiński:

Ja też chciałbym podziękować za zaproszenie. Zabieram teraz głos, bo słuchałem tych różnych ważnych tematów, ale wydaje mi się, że to, co dzisiaj tu słyszymy, to jest kluczowe zadanie przed naszym krajem. To jest małe studium przypadku – jedna wyspa. Maksymalnie 20 tys. ludzi. Ale jeśli byśmy sobie wyobrazili, ile takich wysepek jest w gminach, 3,5 tys. gmin, miasteczek u nas, i gdyby spróbować to zintegrować w pewien system, to w oczywisty sposób energia w naszym kraju byłaby dużo tańsza.

Kiedyś parlament opracował projekt ustawy o Smart Gridzie. Ten projekt był gotowy. Polegał on w skrócie na tym, że dowolny odbiorca końcowy mógł w przedziale 15-minutowym kupić najtańszą dostępną energię. Trzeba było spełnić pewne warunki, ale ten projekt ustawy był. Były dyskusje na ten temat. Kto nam to zablokował? Zablokowała zawodowa energetyka, tłumacząc, że inteligentne sieci będą inwigilowały ludzi. Że inteligentny licznik u kogoś będzie służył jako mikrofon, co się w domu dzieje. To upadło itd.

Teraz, jeśli mówimy o samochodzie elektrycznym, to dla mnie jest jedna ważna rzecz. Kiedyś byłem na takiej konferencji, gdzie w ogóle rozmawiano o samochodach, i eksperci trochę się spierali, a w końcu ustalili, że człowiek przeciętnie w swoim życiu używa 4% czasu na korzystanie z samochodu. 4%. Resztę samochód stoi. Generalnie jest więc tak, że nieracjonalnie jest w ogóle jeździć samochodem, bo on stoi. Ale człowiek go ma, bo lubi jeździć. I tego ludziom się nie odbierze. On chce wsiąść w auto i jechać, zamiast do pociągu tu i tam.

Wracając do sedna, czyli akumulatorów samochodowych, słuchałem, co pan minister powiedział, i chciałbym na jedną rzecz zwrócić uwagę, żeby państwo, pracując nad magazynami, wzięli też pod uwagę to, że nowe magazyny energii na dobrych akumulatorach są możliwe do zrobienia, tylko że one są bardzo drogie. Zainwestowanie w nowe akumulatory to jest nieracjonalne. Jak słyszymy, tu się buduje z akumulatorów samochodowych, które jak zejdą poniżej 70 czy 50%, to są praktycznie nie do użycia i one są darmowe. Więc jeśli ktoś je wykorzystywał do budowy magazynu, to wiemy o tym, że system energetyczny wystarczy, że czasem jest wsparty przez półgodziny, czasem przez godzinę. Nie więcej. Ale żeby w szczycie tę energię, która jest wielokrotnie droższa, po prostu dać z czegoś, co nic nie kosztuje.

Kiedyś prezentowano nam też takie magazyny ołowiane, że najwięcej na naszym rynku jest zużytych akumulatorów ołowianych, zwłaszcza w tirach. One są oddawane, a jeszcze trzeba coś płacić, żeby to oddać. Czyli to jest coś, co może być napełnione w 40% i nic nie kosztuje, i można coś zrobić z tego wszystkiego. Biorąc pod uwagę system, to jeden z profesorów mówił o tym, że można zbudować system wsparcia na akumulatorach, które nie muszą być własnością kierowcy. Akumulatory mogą być na stacjach paliw. Przyjeżdża się i w parę minut dostaje nowy akumulator, automat mi to robi, i jadę dalej. Płacę, a ten, który ma te akumulatory, dba, żeby były ładowane wtedy, kiedy energia jest tańsza. W tym wypadku różnica polega na tym, że oprócz... Bo nikt nie musi kupować tych akumulatorów samochodowych. One są w samochodzie. Gdyby inteligentną sieć wprowadzić do tego, że 96% czasu samochód jest podłączony i nikt w niego nie inwestuje jako specjalny magazyn, tylko wykorzystujemy, że już ktoś kupił. System wspiera ten samochód.

Mam taką uwagę, nie znam dokładnie projektu „Mój prąd” i tych magazynów, fotowoltaika i magazyn, na jakich zasadach ten magazyn ma być zrobiony, ale w moim odczuciu

budowa magazynu dla samego magazynu z nowych akumulatorów to jest rozrzutność. Te pieniądze, które na to byłyby przeznaczone, w pewnej części można by skierować na budowę tego Smart Gridu, dużego i małego. Bo międzynarodowy Smart Grid też jest ważny. Jak na Maderze słońce świeci, to u nas nie. Tam świeci, tu nie świeci. Tu jest zimno, na północy, a na południu ciepło. Gdzieś wieje, gdzieś nie wieje. Powiązać mosty mocowe w Europie to jest to, że transfer jest za darmo. I druga rzecz – gdybyśmy w tych naszych gminach powiązali system elektrycznych samochodów jako magazyny, to efekt finansowy i energetyczny moim zdaniem byłby natychmiastowy.

A jeszcze jedno. Panie przewodniczący, proszę się nie obrazić, ale gdyby tu był Smart Grid do włączania mikrofonów, to nikt by pana nie upominał, że trzeba włączyć, bo on by zadbał o to, żeby były włączone w odpowiedniej chwili.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Ja myślę, że za chwilę w ogóle nie będzie mikrofonów. Wszystko to już...

Poseł Tomasz Piotr Nowak (KO):

Przewodniczącego nie będzie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Przewodniczącego nie będzie szybciej niż mikrofonów, to zrozumiałe. Ale dziękuję za ten wykład. Czy są jeszcze jakieś pytania do pana Andrzeja? Pewnie jeszcze będziemy wracać do pana prezentacji. Jeśli nie ma pytań, to przejdźmy do drugiego tematu, też ciekawego. Mamy fajną flotę, mamy też fajną firmę. Mówimy na razie o deregulacjach prowadzonych przez tę firmę, a dzisiaj pomówmy o tym, jak można jej zasoby ruchome wykorzystać do czegoś, co wydaje się naturalne i powinniśmy to w jakiś sposób podchwycić, uchwycić i wykorzystać. Panie Tomaszu, firma InPost, proszę o tej swojej flocie i możliwości wykorzystania tego, co robicie, jak staracie się to zagospodarować, opowiedzieć.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Dziękuję serdecznie, że tu jestem. Faktycznie koledzy śmiali się trochę w InPoście, że Rafał dereguluje, a ja idę raczej w przeciwną stronę, to znaczy, jestem w ciele, które reguluje. Przejdźmy teraz do samej prezentacji. Ja mam samochód elektryczny od 2013 r. Tak się ułożyło dosyć przypadkowo. Dosyć szybko, właściwie trzy miesiące po jego zakupie, kiedy w zupełnie prywatnej sytuacji na grillu znajomi się śmiali, że jeżdżę na węgiel, a ja zawsze byłem taki, że sam sadziłem drzewa i różne takie proekologiczne rzeczy, więc wtedy w 2014 r. na wiosnę zrobiłem sobie pierwszą małą instalację fotowoltaiczną i z tego powstała nieduża kilkunastoosobowa firma. Ona sobie jest do tej pory. Natomiast od siedmiu lat jestem konsultantem w InPoście, bo w jakimś momencie zadzwonił ktoś z InPostu i po prostu zapytał, czy mogę im pomóc zbudować taką flotę, bo ja już jeździłem 5–6 lat. W ten sposób od początku 2018 r. w InPoście w tym pomagam.

Jedziemy. Dwa słowa dosłownie, że InPost nie jest młodą firmą, bo faktycznie już 1999 r. zaczynał, natomiast dobre lata to są lata po 2009, kiedy zrodził się pomysł z paczkomatami. Wcześniej jeszcze blaszki, paczkomaty. Myślę, że dużo tutaj firmy nie muszą przedstawiać, ale jesteśmy firmą typowo polską, natomiast mamy swoje oddziały nie tylko w Polsce. To jest bardzo ciekawy case, kiedy to nie jest tak, że decyzje przychodzą z Berlina, Paryża czy Londynu, tylko jest dokładnie odwrotnie. My konsultujemy kolegów z Bordeaux czy Londynu. Polacy tam zarządzają albo przynajmniej poniekąd wspierają kolegów naszym know-how. Stąd też to jest fajne, że mamy bardzo płaską strukturę w Polsce, przez co takie rzeczy jak samochody elektryczne mogły się wydarzyć na taką skalę.

Tutaj ta mapka jest troszkę z jesieni, bo już mamy w Polsce 25 tys. paczkomatów, ale to jest tylko krótka informacja. Chciałem tu powiedzieć generalnie, co my robimy w obszarze takich eko-innowacji, tak to nazwałem. Żeby dostawy były zeroemisyjne, oczywiście mamy zeroemisyjne vany, już pierwsze ciężarówki, kolejne będą w tym roku jeździły na stałe. Jeżdżą już od zeszłego roku, w tym roku dochodzą kolejne. Paczkomaty, które też pomagają troszkę ograniczyć emisję CO₂. Również w pojazdach wodorowych staramy się mieć rękę na pulsie, w sensie jeżdżę dwoma w roku, trzema, żeby, jeśli zarząd o to zapyta, to zawsze wiedzieć, co się tam dzieje. A oczywiście, żeby uzupełnić ten ekosystem, są potrzebne ładowarki OZE. W magazynach najczęściej jest to fotowoltaika.

Magazyny energii. W tym dopiero raczkujemy. Mamy trzy sztuki, takie nieduże. Chciałbym, żeby w tym roku był zamontowany jeden duży. Robię, co mogę, żeby to się udało. Patrzymy też trochę dalej, czyli na pojazdy autonomiczne. To jest jeszcze przyszłość, ale to też jest rzecz, na której staramy się... Przynajmniej mój dział innowacji musi to wiedzieć, zanim to przyjdzie. Żebyśmy mogli być jednymi z pierwszych nie tylko w Polsce, ale w Europie.

To jest ciekawe, bo liczby akurat zupełnie okrągłe i one są bardzo akuratne na kilka dni temu. Przekroczyliśmy już 140 mln paczek doręczonych przez kuriera elektrycznym samochodem. Tak że ta skala jest naprawdę duża. Przejechaliśmy już 30 mln km elektrycznych i właściwie teraz co kwartał, bo cały czas nam przybywa tych samochodów, przejeżdżamy 7 mln km samochodami elektrycznymi. Można to sobie będzie podzielić przez 10 i uzyskamy ilość ropy, jakiej państwo polskie nie zaimportowało i nie musieliśmy jej zatan-kować na stacjach. To są olbrzymie ilości i to jest mega *fun* doradzać takiej dużej organizacji. Te same rzeczy, które zrobiłem u siebie w niedużej firmie, multiplikowane razy sto czy razy 1000 robią taki efekt, że dla mnie to jest powód do dumy czy zadowolenia.

Sumarycznie mamy już 1500 samochodów elektrycznych. Przybywało ich stopniowo. W tym momencie to jest około 15% floty.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

W kraju?

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Tak, oczywiście. Mówię tylko o Polsce. Globalnie prezentacja grupy InPost trwałaby godzinę, tak że nie. Muszę powiedzieć, że nasza organizacja, tutaj w Polsce, tak jak powiedziałem, ze względu na to, że zarząd jest tutaj, jest nam dużo łatwiej tutaj cokolwiek wdrożyć. Tak naprawdę nasze polskie doświadczenia idą potem na zachód, a nie na odwrót. Zatem 15% to jest już sporo. I nie zatrzymujemy się. Dosłownie dzisiaj były jakieś kolejne rozmowy o zamówieniach na ten rok.

Tutaj robiliśmy taki *time line*, bo ja przyszedłem do firmy w 2018 r. W końcu 2018 de facto na Gwiazdkę przyjechał wtedy pierwszy nissan. Potem było zamówienie na 30, potem na 300. To jest suma, czyli 300, potem 500 w 2022 r. Tu przeskoczyłem, w nocy robiłem tę prezentację, więc już zrobiłem bo było 1400 w listopadzie zeszłego roku, czyli zupełnie niedawno, a już w tym roku wjechało kolejne 100 samochodów i mamy już 1500 tych samochodów. Myślę, że będziemy dalej prężnie się w tym temacie rozwijać.

Chciałem powiedzieć, ponieważ wygląda na to, że już na samym początku w 2013 czy 2014 r. zauważyłem, że to jest ekosystem. Że ja mogę u siebie w małej piętnasto-osobowej firmie zrobić tak, że mam samochód, że ma kilkanaście paneli, i to jedno z drugim tak działa, jak najprościej można. Nie trzeba żadnych supersystemów ani żadnych wielkich elektrowni, żeby to mogło działać naprawdę bardzo blisko siebie.

Chciałem zwrócić uwagę, że pojazdy elektryczne, ładowarki i czysta energia to jest kompletny ekosystem. Oczywiście pan Andrzej Gemra też o tym wspominał, że bez OZE magazynowanie energii nie ma sensu. Ja też chciałem zwrócić uwagę, że polskie sieci też są coraz czystsze, tak po prostu. Nie tylko to, że produkujemy na swoich magazynach z paneli fotowoltaicznych energii, ale również po prostu sieć. Nie wiedziałem, że będzie Bartek, ale tutaj mamy wykres autorstwa Bartka mówiący właśnie o tym, że to się poprawia. Z grubsza rzecz biorąc zapamiętałem to, że jak kupowałem w 2013 r., koledzy się śmiali, że jeżdżę na węgiel, to wtedy około 90% energii było z węgla. Teraz mówimy z grubsza o 60%. Źródło podaje, że 55% w zeszłym roku. Więc to się dzieje tak jakby samoczynnie i to jest jeden z walorów samochodów elektrycznych, że co byśmy nie zrobili, to samochód diesel czy na benzynę zawsze będzie emitował, a z biegiem czasu, jak widzimy, nawet Polska – a nie zawsze się traktujemy, że jesteśmy tacy hop do przodu w technologii – ale widać, że nawet my jesteśmy w stanie poprawiać tę sieć i to będzie trend postępujący coraz bardziej. Naturalnie nawet mój samochód, który mam z 2013 r., jeździ coraz czystiej, nawet gdybym nie miał paneli na dachu.

Wróć do ciężarówek. Tak się ułożyło, że mam też prawo jazdy kategorii C, więc takie też testuję w Polsce i za granicą. Tu już jesteśmy w Polsce, ale najczęściej, żeby zaczerpnąć najlepszej wiedzy, to muszę pojechać gdzieś za granicę i o pół roku, o rok wcześniej, przetestować rozwiązanie, tak żeby znowu być jak najbardziej hop do przodu. Właśnie teraz taki samochodzik jeździ u nas jeden czy dwa. W tej chwili, w następnym roku będą kolejne.

Zatem nie tylko ostatnia mila, czyli *last mile*, jak to ładnie mówimy, ale też *middle mile*, czyli środkowa mila jest istotna, bo cały łańcuch chcielibyśmy zazielenić. Już są klienci, którzy pytają o to, z jakiego kodu pocztowego jestem w stanie wysłać przesyłkę. Czy inaczej – mój magazyn jest, powiedzmy, LPP. Pod Trójmiastem. W jakie kody pocztowe mogę wysłać przesyłki, żeby były w 100% zeroemisyjne. To jest ewidentne pytanie z rynku. I my zaczynamy mieć coraz więcej takich sytuacji w dziale handlowym, w których wychodzi oddolnie od klientów, którzy nawet byliby gotowi nieco więcej zapłacić za to, żeby taka przesyłka była zeroemisyjna.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Klient osoba fizyczna czy...

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Nie, nie. Duże firmy, które chcą pokazać swoją troskę o środowisko. Magazyny energii. Trochę o tym rozmawialiśmy. Z własnego doświadczenia małego fotowoltaicznego i z tego, co się nauczyłem przy pracach z InPostem, widzicie tu na górze jest mały magazyn domowy. To jest 10 kWh. To jest trochę to, co wspominaliśmy wcześniej, to jest kilka razy mniej niż pojemność samochodu. Średni ma teraz 50, większe samochody mają 100 kWh. A to jest 10. To są więc standardowe magazyny domowe. Potem przechodzimy do tak zwanych kabinetów. One mają pojemność 250, więc takie 2,5–3 samochody elektryczne. Tu są już bardzo duże magazyny, do których przejdę za chwilę, które są typowo pod firmy, w kontenerach morskich. To są zamknięte magazyny.

Kluczowe korzyści ze stosowania takich magazynów. Trochę to już przewijaliśmy, więc tylko krótko, że po prostu w naszym przypadku, tam gdzie ja chcę to zrobić to potrzeba tak dużo ładowarek, że energetyka PGE nie jest w stanie nam szybko dostarczyć takiej mocy. próbujemy więc sobie zrobić to sami, w tym sensie, że duży magazyn kontenerowy to jest 4 na 2, czyli mamy 4 MWh pojemności i 2 MW mocy. Jesteśmy w stanie z tego magazynu, przy słabym przyłączu po prostu pobierać energię wtedy, kiedy potrzeba nam do ładowania samochodów, ale nie tylko, bo również do każdego innego działania. Planujemy zastępować generatory paliwa, w sensie spalinowe, starej technologii. Tego się dopiero uczymy. A mam nadzieję, że w tym roku ten pierwszy duży magazyn też powstanie.

Oczywiście magazyny doskonale współpracują z fotowoltaiką. Bilansowanie mocy, poprawa parametrów sieci, zwiększenie autokonsumpcji, czyli właśnie to, że w dzień sobie naładuje magazyn, a wieczorem zużyje czystą zieloną energię. Przez to zwiększa się udział zielonej energii w miksie mojego domu, mojej firmy.

Cały czas wracam do tego, że to jest cały ekosystem. Żeby taka rosnąca flota 1500 samochodów dobrze pracowała, to trzeba też współpracować z innymi partnerami. Mamy więc też i huby do ładowania, gdzie firma Green Way zapewnia nam takie możliwości. Mamy również stacje z partnerami, już około 100, przy naszych urządzeniach paczkomat. Tak że wymyślamy różne sposoby, tak żeby było optymalnie dla naszych kurierów, kierowców, do naładowania pojazdu, żeby zawsze był gotowy, kiedy trzeba, żeby był gotowy do jazdy.

Chciałem tu wspomnieć generalnie o autonomii. Zrozumiałem tak, że tutaj mają być jakieś sugestie, w którą stronę idziemy. Chciałem więc tylko powiedzieć o tym, że w tej naszej legislacji też powinniśmy myśleć w jakiejś średniej perspektywie o tym, że te pojazdy powinny się na naszych drogach prawnie dostępne. Nie ma dużo takich miejsc na świecie, gdzie one są. Na pewno Chiny są idealnym przykładem, gdzie można robić bardzo wiele. Pewnie jest jeszcze kilka przykładów – Kalifornia czy Teksas – gdzie te rzeczy są bardzo dostępne. To jest ważne, jeżeli chcielibyśmy, żeby w Polsce rozwijały się takie firmy, które mogą realnie na drogach testować takie rozwiązania. To można ograniczać terytorialnie do jednego województwa czy do czegośkolwiek, natomiast bardzo ważne jest to, żebyśmy nie opóźniali możliwości testowania, bo będzie to powodować, że gdzie indziej będzie to przetestowane i będziemy tylko kupować to rozwiązanie, a nie tworzyć firmę. A mamy naprawdę możliwości. Myślę, że o polskich informatykach dobrze wiemy, że są jednymi z najlepszych, to tak naprawdę oni te rzeczy programują.

To jest przykład ciężarówki. To jest akurat szwedzka produkcja. Możemy sobie wyobrazić, że za 10, 15 lat – bo tu jest bardzo silna presja, kierowcy ciężarówek to jest duży komponent cenowy przy transporcie – więc taki pojazd jest możliwy, myślę, za dekadę jako realnie

jeżdżący, a pewnie za dwie to będziemy częściej widzieć takie pojazdy, a przynajmniej takie nowe kupować. Osoby bliższe temu biznesowi mogą powiedzieć, że za 4 lata czy za 5. Ja się staram być bardzo ostrożny. Natomiast w górnictwie już takie rzeczy widziałem w Hiszpanii, gdzie po prostu olbrzymi pojazd 135-tonowy jeździ zupełnie bez kierowcy i to już w tym momencie 1,5 roku. Porusza się po kopalni, tak à la wywrotka. Tylko taka duża, co 80 ton kruszywa czy urobku można na nią wrzucić. Ona jeździ od bardzo długiego czasu bez kierowcy. Myślę więc, że kiedyś na drogach też takie zobaczymy.

Jeszcze tak króciutko chciałem, bo nie wiem, ale myślę, że tu wszyscy jesteście w miarę świadomi, więc nie będę rozwijał, ale często są takie mity, że pojazd elektryczny jest tylko droższy i to jest jego główny parametr. Natomiast one coraz bardziej tanieją, a koszt utrzymania jest znacznie mniejszy. 50% to pewnie rozsądne. Może ktoś powiedzieć, że jak ma własną fotowoltaikę, to i 80% ma mniejsze koszty utrzymania. Dużo mniej zużywające się klocki. Myślę, że to jest w miarę powszechna wiedza. Znowu mowa o tym, że brakuje ładowarek publicznych, wydaje mi się... Albo inaczej: z moich dwunastu lat jeżdżenia ponad 90% razy ładuje się tak naprawdę w domu czy w pracy i te ładowarki publiczne nie są potrzebne. Oczywiście podróżowałem w różne miejsca, i z rodziną, i samodzielnie, więc czasem ta szybka infrastruktura publiczna jest potrzebna. Tutaj na pewno jest praca po stronie naszego państwa, żeby wzdłuż autostrad coś, co jest zupełnie zaniedbane, było przy budowie, pewnie nieświadomie wtedy. Natomiast wystarczy spojrzeć na przykład na Holandię, gdzie autostrada jest ciągnięta wraz z liniami średniego napięcia i to już im pomaga w tym, żeby przy autostradach tych ładowarek szybkich było w miarę sporo.

Mówi się o tym, że baterie to są odpady itd. Pan nawiązał do tego, że mamy akumulatory kwasowe. Nie wiem, czy wiecie, ile jest w Polsce samochodów? Czy macie ogólne pojęcie o tym? Z grubsza 20 mln, żeby łatwo było. Co ile lat mniej więcej psuje nam się akumulator? W sensie, że musimy wymienić. Ten kwasowy, zwykły. Trzy? Dobra, bądźmy optymistami, niech będzie pięć. Zobaczcie, to znaczy, że z 20 mln samochodów co pięć lat musimy wymienić akumulator, czyli mamy 4 mln akumulatorów rocznie, które są już niesprawne do użycia w samochodzie. I my jesteśmy w stanie, nawet my w Polsce, to recyklingować i zrobić tak, że nie leżą po lasach. Po prostu w stu procentach... Jestem więc pewien co do tego, że dużo więcej warty akumulator trakcyjny, cięższy też – nawet trudno w lesie wyrzucić – po prostu nie będzie odpadem, tylko źródłem tego, o czym też Andrzej wspominał, czyli budowy stacjonarnych magazynów albo po prostu będą recyklingowane jako źródło super skondensowanej ilości pierwiastków ziem rzadkich. Żadna ruda tyle nie zapewnia co recykling takiego akumulatora. I mówię, na kwasowych już się nauczyliśmy, że można to robić dobrze. W tej chwili w Polsce mamy z grubsza 80 tys. samochodów elektrycznych, więc nie mówimy o takich ilościach jak 4 mln rocznie recyklingowanych akumulatorów kwasowych.

Kolejny mit, że samochodem nie da się za daleko pojechać. Tutaj myślę, że nie ja jedyny w tym pomieszczeniu, ale średni przejazd w Europie to jest 45 km dziennie. Natomiast to jest chyba trasa z 2015 r. Wybrałem się takim starym Leafem, wyszedł już taki z super baterią 30 kWh. Pojechałem sobie do Walii. Było to możliwe, w dziewięć dni zrobiłem bodajże 4900 km i to było – kurczę – zaraz będzie 10 lat. Więc to się dało zrobić już wtedy. To wymagało trochę różnych... Ale nikt mnie musiał ciągnąć ani nic takiego. Po prostu wtedy już infrastruktura za Odrą była nie najgorsza.

To chyba był 2016 r. Zrobiłem Bałkany innym samochodem, wtedy już Teslę. To było jeszcze więcej, ponad 5 tys. km. Efekt jest taki, że już w tamtych latach to się dało robić. W zeszłym roku, niedawno, byłem tym żółtym mustangiem w Sparcie. To też jest w granicach 5 tys. km. Da się więc przemierzać tymi samochodami. Trochę trzeba poczekać na ładowarkach. Powiedzmy, 40 minut co dwie, trzy godziny jazdy, i da się to robić.

Przygotowałem też takie rekomendacje legislacyjne, które są już raczej na późniejsze przeczytanie. To jest jak najbardziej deregulacja.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Minister to przyjmuje od ręki.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Nie konsultowałem tego w żadnym razie z siłami wyższymi u mnie w firmie, ale myśląc nad tym, jak zrobić takie trzy rekomendacje, to dużo musiałem... Bo rekomendacji mogłoby

być dużo więcej, ale... Pomyślałem więc sobie, bo często mówimy o tym, że energia dla firm ma być tania. Ja już drzę, że może znowu będzie jakieś mrożenie i wydawanie pieniędzy budżetowych, a myślę, że to nie jest najlepsza droga. Bo firmy sobie doskonale poradzą same. Tu był wspomniany przykład „Mojego prądu”, który doskonale pokazał, że Polacy są w stanie. Wystarczy, że w 2019 r., jak wchodził „Mój prąd”, to było 5 tys. zł do instalacji, która kosztowała wtedy około 40 tys. zł. To naprawdę nie było dużo, ale to był mega impuls do tego, żeby ludzie po prostu zaczęli w domach montować instalację. I oni angażowali 35 tys. swoich pieniędzy, mając tylko nagrodę w postaci tych 5 tys. zł. No i jeszcze odliczenie od podatku.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Wtedy mieli wielką nadzieję na tani prąd.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Tak jest. Myślę, że w tym starym systemie to się w miarę udaje. Przynajmniej tak wynika z moich fotowoltaicznych doświadczeń. Natomiast tutaj to, co chciałbym zaproponować, bo w tej chwili bardzo dużo firm, wiemy to z autopsji, ma instalację 50 kW. Wydaje mi się, że jest naprawdę prosta droga, niewymagająca nawet złotych z budżetu, do tego, żeby firmom... Bo te firmy mają pięćdziesiątki, natomiast potrzebują dużo więcej energii. Potrzebowałyby może 300, może nawet 500 kW. Natomiast ja bym chciał zaproponować to, co jest możliwe, wydaje mi się, bardzo prosto, czyli do 150 kW podnieść to, co jest granicą teraz, żeby nie występować o pozwolenie na budowę. I po prostu uczynić instalację o mocy, która będzie szła do sieci, by moc wprowadzana do sieci nie przekraczała 50 kW, ale żeby przedsiębiorca mógł mieć 150 kW na dachu, bez żadnego występowania o warunki przyłączenia. To są rzeczy, wydaje mi się... Tu jest nawet tekst, wpisałem to, bo z kolegami ze stowarzyszenia fotowoltaicznego ustaliliśmy. Tam jest konkretny cytat, który można sobie wziąć – oddaję prawa autorskie – co do tego, co trzeba wpisać do ustawy. Czyli mikroinstalacja odnawialnego źródła energii przyłączona do itd. Tam jest dokładnie napisane, o co chodzi. To by zmieniło świat, myślę, że w granicach każdej produkcyjnej firmy. A my też mówimy o tym, że trzeba te produkcyjne firmy wspierać, bo to może nie będzie firma IT w wieżowcu w centrum Warszawy, ale każda drukarnia pod Warszawą czy w innych miastach każdy zakład, nie wiem, mięsny, wszystkie te industrialne rzeczy po prostu łakną tego. Oczywiście mogą robić większe instalacje, ale to wymaga bardzo dużego wkładu od strony... To znaczy tak: 45 tys. zł na projekt budowlany. Trzeba warunki przyłączenia, trzeba za nie zapłacić, trzeba na nie czekać. A tutaj naprawdę dla sieci nie byłoby to żadnym zagrożeniem, jeżeli cały czas maksymalną wielkością, którą instalacja może podać do sieci, byłoby 50 kW. To się też zgadza z europejskim prawem, bo tam jest do 200 według NC RfG. Zatem to jest taki pierwszy temat. Oczywiście nie muszę mówić, że wtedy te firmy miałyby naprawdę realnie niższą cenę, rachunki za energię. To naprawdę jest bezkosztowy temat.

Drugi temat to jest już standardowy, czy jakieś dofinansowania do magazynów energii dla firm. Teraz mamy fajne dofinansowania dla osób prywatnych, i to bardzo dobrze pracuje, jak wspominał pan minister. Natomiast myślę, że dla firm niekoniecznie musiałyby być olbrzymie dofinansowania. Nie trzeba... To trochę tak jak z „Moim prądem”. Wystarczy dać 20%, 15% – ja sugeruję – dofinansowania do magazynu dla firmy i to już jest wystarczający trigger do tego, żeby firma zaczęła o tym myśleć. A najgorsze są takie dofinansowania, które wiszą w powietrzu. Mogę wspomnieć o 2 mld na ciężarówki, które miałyby być do końca roku, a na razie nie ma. Mamy 2 mld na bardzo duże magazyny energii, fajnie, ale to nadal wisi w powietrzu. I tak samo na szybkie ładowarki. To są rzeczy, które, tak jak w mojej organizacji, to jest po prostu... Ja jestem bardzo ostrożny przy raportowaniu do zarządu, ale powiedzmy, że nieraz muszę się wstydzić za to, że coś obiecuję, co słyszałem od osób, które powinny to wiedzieć najlepiej, czy nawet publicznie były mówione rzeczy w telewizji, a po prostu potem nie są dowożone przez Narodowy Fundusz czy przez inne. W każdym razie chodzi o to, że to wstrzymuje inwestycje. Czyli jeżeli mówimy, że będą wchodzić dofinansowania, to musimy naprawdę jak najszybciej je wdrażać albo w ogóle o nich nie mówić, bo to tak naprawdę powoduje, że biznes, który stać na to, żeby wydać na taki magazyn, który kosztuje 880 tys. euro. To jest dużo i mało. Dla dużych firm to jest duża kwota, ale do zrobienia. Natomiast jeżeli ktoś słyszy, że będzie wchodziło dofinansowanie za trzy, za sześć, za dziesięć miesięcy, to sorry, żaden zarząd nie wyda tych pieniędzy, bo potem może nawet będzie

posądzony o to, że niegospodarnie zarządził środkami. A jeżeli te rzeczy się przesuwają, to po prostu to stopuje w ogóle ten biznes i nie ma ani niedofinansowanych, ani dofinansowanych magazynów.

To jest długi tekst. Generalnie rzecz biorąc, duże magazyny są fajne. Ale tutaj też jest o ty V2G, bo to, co mówiliśmy, to właściwie wybrzmiało dobrze po prezentacji Andrzeja, że V2G, czyli nasze samochody, również te 1,5 tys. stojących codziennie w granicach od 18.00 do 6.00, każdy z nich ma 80 kWh mniej więcej pojemności. To jest bardzo duża wartość. Samej tylko tej jednej firmy kurierskiej, a przecież inne firmy kurierskie też mają samochody elektryczne. Myślę, że w tym zakresie chodzi głównie o to, żebyśmy po prostu mieli jakieś regulacje dotyczące tego. W zeszłym tygodniu Australia to wprowadziła. Bo żeby było jasne, nie jest tak, że wszyscy to mają. Mało kto to ma. Ale wydaje mi się, że stać nas na to, bo w zakresie prawa nie potrzeba pieniędzy, tylko wystarczy popatrzeć, jakie są dobre wzorce w najlepszych miejscach na świecie, i to jest do zrobienia. Trzeba ten rynek uregulować. Nie chcę tego czytać, bo tu są jeszcze konkretne wskazówki co do tego, natomiast po prostu przepisy muszą być zaktualizowane, tak żeby V2G mogło być legalnie realizowane. I tyle.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Panie Tomaszu, serdecznie dziękuję za tę prezentację. Chciałem panu pogratulować, bo to się samo nie wzięło. Jak pan powiedział, to już trochę lat trwa, i pan jest wyposażony w wielką, głęboką, nie tylko wiedzę, ale i praktykę, o której pan mówił przed chwilą. Chyliny czoło przed tym. Powiem tak, nawet nie pół żartem, że pewnie pan swojego szefa dzisiaj prześcignął z tymi rekomendacjami, które pan chce wprowadzić do ustawy. Bo rzeczywiście pana wiedza jest duża w tym temacie i cieszę się, że pan tak przygotował dzisiaj te prezentację. Ale też mam takie pytanie, bo oczywiście pan, nie wiem, czy działa w stowarzyszeniu tej nowej mobilności? Tak? Jest pan członkiem?

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Tak, jestem członkiem, jako moja mała firma fotowoltaiczna i jako InPost również jesteśmy członkiem.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

To jest kolejne pytanie, czy państwo te postulaty już gdzieś kładli na posiedzeniu Komisji? Czy był jakiś przekaz do któregoś z ministerstw, do ministra, który się pochylił nad tym problemem? Bo, powiem szczerze, pomysły są najlepsze, jak wychodzą z dołu, a nie idą z góry na dół, bo jak pan Tomasz zauważył, czasami są obwieszczane, a później się okazuje, że muszą być wycofane, bo czegoś brakuje albo mechanizm nie taki dobrany. I to więcej złego robi, niż gdyby nikt o tym nie mówił wcześniej.

Wiceprezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności Aleksander Rajch:

Mogę tylko potwierdzić, że zarówno InPost, jak i firma Tomasza są naszymi członkami. Zresztą tak jak 300 innych firm z sektora. Tak, przedstawiliśmy MKiŚ, Ministerstwu Infrastruktury, Ministerstwu Rozwoju i Technologii oraz Ministerstwu Aktywów Państwowych ponad 130 postulatów z naszej Białej Księgi Nowej Mobilności, z których 34 postulaty dotyczą infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Z tego, myślę, że swobodnie jedna czwarta mechanizmów dotyczy zarówno wdrożenia tak zwanych e-kredytów z dyrektywy o promocji odnawialnych źródeł energii w drugiej wersji oraz już w tej trzeciej teraz, ale też elementów V2G oczywiście, o które postuluje branża. I to nie jest postulat tak naprawdę nowatorski, z tym zastrzeżeniem, że Biała Księga Nowej Mobilności przedstawia zarówno same postulaty i rekomendacje, ale też konkretne obszary, w których ta regulacja mogłaby mieć miejsce. Z wielką przyjemnością, jeżeli zechcecie państwo nas jeszcze zobaczyć na posiedzeniu podkomisji, przedstawimy taki zakres rekomendacji. Bo są one nawet bardziej konkretne, ale w podobnym kształcie, jak te, które zostały przedstawione przez Tomasza.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Ale, panie Aleksandrze, bo rzeczywiście dobrze, że to przekazaliście, ale czy w ogóle jakaś dyskusja wokół waszych postulatów toczy się w ministerstwie? Czy ktoś się pochylił, czy tylko przyjął wasze dokumenty? Czy pojawiła się jakaś odpowiedź, że pracujemy albo jakiś termin wskazujemy? Czy po prostu, fanie, że przysłaliście, mamy to, pochylimy się nad tym, i się skończyło. Bo to też inaczej wygląda, jak pracownicy, urzędnicy państwowi

też rozmawiają. Co by nie było, ale to też poważne stowarzyszenie. Cieszę się w ogóle, że państwo jesteście i pokazujecie coś, po co można sięgnąć, co jest dostępne, co w bardziej sprawdzonej formie funkcjonuje, co wchodzi w życie. Bo z tego czerpiemy. Przypomnę o inteligentnych liczniki, o których mówiliśmy 10 lat temu czy może mniej. Też się wydawało, że nie wiadomo, co się stanie, czy do tego dojdziemy. Potem była ustawa, potem były już jakieś limity, co, kiedy, w jakim roku, i doszliśmy do tego. To też raczkuje. Oczywiście w krajach bardziej rozwiniętych to już dopieszczają niektóre rozwiązania, a my – jak czasami mówię – jesteśmy na razie w fazie chodnika i zmieniamy chodniki, a co dopiero mówić o jakimś takim szczegółowym myśleniu i dopieszczaniu pewnych spraw. Zdajemy więc sobie z tego sprawę, że to nie tak nagle.

Firma kurierska – świetny pomysł. On wyniknął oczywiście z celów biznesowych. Coś się musi spinać, gdzieś trzeba zaoszczędzić. To się wszystko bierze. Pan wspomniał o tym, że dofinansowanie było o 5 tys. zł, później skończyliśmy na 3 tys., później się pojawiły inne formy, zmiana formuły w ogóle.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Tak, natomiast wydaje mi się, że prostota dofinansowania to jest kluczowa rzecz. „Mój Prąd” pięknie to pokazał, że nie potrzeba długiego rozpatrywania, weryfikacji tysiąca dokumentów, tylko bardzo prosty sposób na to, żeby dać niewiele pieniędzy, to znaczy, relatywnie niewiele, procentowo, a to robi robotę. Zatem tutaj też, rozpatrując wszelkie inne dofinansowania, te łączne 6 mld... Jak próbuję naprawdę mądrym osobom, pewnie mądrzejszym ode mnie, wyjaśnić konstrukcję tego, to naprawdę muszę się wspinać na wyżyny i czasami nie osiągam sukcesu. Po prostu...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Ja wspomniałem na początku, że była jeszcze nadzieja, bo jak pan powiedział, te 5 czy 3 tysiące, to była symbolika, kiedy trzeba było pomnażać krocie. Ale była nadzieja, że prąd będzie tańszy. Dzisiaj mamy to, co nam zostawili nasi rządzący przez osiem lat, że trzeba wyłączyć, wpiąć itd. I nikt nie rekompensuje wydatków, które się pojawiły. Bo ile teraz mamy? 1 mld 700 prosumentów?

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Można powiedzieć, że 1,5 mln przekroczyliśmy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

1 700 tys. gdzieś tam jest albo przekroczyliśmy.

Wiceprezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności Aleksander Rajch:

Ja tylko chcę dodać, że absolutnie rozmawiamy z przedstawicielami ministerstw i to jest procedowane, ale też nie mieliśmy jeszcze możliwości przedstawienia władzy legislacyjnej i rozważania inicjatywy ustawodawczej Sejmu, jeśli chodzi o te zmiany. Dlatego proponuję, że chętnie przedstawimy również tutaj na posiedzeniu podkomisji. Ministerstwo bardzo nas wspiera, zarówno Klimatu i Środowiska, jak i Ministerstwo Infrastruktury w rozwijaniu tych postulatów.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Bo to jednak jest głos, tylko zawsze mamy jeszcze tempo takie, a nie inne. Chcielibyśmy już na wczoraj. Mamy dużo do zrobienia, może tak. Przepraszam, tak się wdałem w polemikę, ale otwieram dyskusję, jeśli państwo macie jakieś pytania, to bardzo proszę.

Współpracownik WysokieNapięcie.pl Bartłomiej Derski:

Ja tylko jedną rzecz bym powiedział, bo dzisiaj „Financial Times” opublikował listę 1000 najszybciej rosnących spółek w Europie. Numer jeden w całej Europie to jest polska spółka Menlo, która wyrosła właśnie na zmianach prosumenckich, na inwestycjach w fotowoltaikę, na odblokowaniu tej fotowoltaiki, przepisach, które mówiły, że nie trzeba mieć koncesji na wytwarzanie energii elektrycznej, żeby produkować prąd na własnym dachu. Proste zmiany teoretycznie, nawet nie te dotacje, tylko w ogóle odblokowanie też ścieżki legislacyjnej sprawiło, że dzisiaj to jest numer jeden na tej liście. Numer 70 – Solidstudio. To jest firma, która tworzy aplikacje dla samochodów elektrycznych, dla operatorów stacji ładowania

samochodów elektrycznych. Polska spółka, która jest obecna w całej Europie. Miejsce 700 na tej liście 1000 to jest z kolei spółka PySENSE, która wyrosła na tym, że instalujemy jednak inteligentne liczniki. Pan poseł Czerwiński mówił, że to zostało zatrzymane. To zostało opóźnione, ale się dzieje. I znowu, w rankingu jest firma, która zresztą na moim magazynie energii, w moim mieszkaniu uczy się tego, jak zarządzać magazynami energii, bo to jest kolejny krok, co do którego oni wiedzą, że to za chwileczkę trzeba będzie robić, zarządzać właśnie tym, jak one się mają rozładowywać, kiedy się mają ładować, tak aby maksymalizować zyski dla posiadacza magazynu, dla firmy, dla gospodarstwa domowego. Zwracam tylko uwagę na to, że polskie firmy – a w tym rankingu jest masa firm IT oczywiście, jeszcze kilkadziesiąt polskich firm – rosną właśnie dzięki temu, że jednak ta transformacja u nas postępuje. One uczą się u nas i wychodzą na świat. Dla PySENSE główny rynek to będzie Skandynawia i tam się już rozwijają. Jeżeli my będziemy te innowacje odblokowywać legislacyjnie, to te firmy będą się na początku u nas uczyć i będą w stanie wejść na rynek, zanim zrobią to firmy z Finlandii czy Szwecji. A jak będziemy podążać za resztą Europy kilka lat później, bo ścieżka legislacyjna będzie się wydłużać, to nie będzie polskich firm, tylko będą do nas przychodzić estońskie. Zatem tylko to chciałem dodać, żeby trochę i pana ministra, i panią naczelnik, i panów posłów stymulować do tej pracy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Tak. Ale dziękujemy za dobre słowo, bo to jeszcze coś dobrego padło. Proszę.

Były poseł Andrzej Czerwiński:

Byłem chyba źle zrozumiany, ale chcę krótko powiedzieć. Bo liczniki inteligentne są w tej chwili naprawdę, i to robi zawodowa energetyka. Ja podkreślałem tylko to, że te liczniki powinny być narzędziem w rękach odbiorcy końcowego, a tego nie ma do tej pory. To jest coś, nad czym trzeba popracować.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Dziękuję. Jeszcze ktoś? Pan Robert? Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Prezes Sądeckiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego Jacek Żelasko:

Jacek Żelasko. Jestem przedstawicielem branży budowlanej, nie samochodowej. Na pewno w pierwszej kolejności chcę poprzeć ten pierwszy postulat. My w tej chwili mamy od przyszłego roku obowiązkowo budować mieszkania, w których zapotrzebowanie na energię pierwotną będzie poniżej 52 kWh na metr kwadratowy. Od 2 lat jest to nieobowiązkowe i fakultatywne. W mojej spółce, którą zarządzam w Nowym Sączu, już jesteśmy w trakcie budowy dwóch budynków tego typu. Jeden budynek z dość dużą instalacją fotowoltaiczną już od roku funkcjonuje. Bez fotowoltaiki jest to w tej chwili niemożliwe. Mamy duże problemy związane z tym, żeby podłączać urządzenia fotowoltaiczne poniżej 50 kW zamiast na przykład 150. Na średniej wielkości budynku mieszkaniowym, wielorodzinnym, zmieści się spokojnie 150 kW fotowoltaiki. Po co to sztucznie rozdzielać tylko po to, żeby mieć mikroinstalację? W skali kraju w tej chwili, podejrzewam, kilkadziesiąt TBS-ów czy SIM-ów prowadziłoby takie inwestycje, gdyby miało taką możliwość. To jest dla nas naprawdę niezbędne.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

To jest ważne, o czym wspominałeś, że ten blok czy ten budynek mieszkalny prawie nie będzie puszczał energii albo bardzo niewiele tej energii do sieci. Bo to wszystko to są dziesiątki, setki mieszkań, i to jest właściwie absolutnie odciażające sieć, jak sobie spojrzymy na efekt na liczniku tego. Po prostu większość roku mamy jakąś część energii wyprodukowaną na miejscu, i to po prostu odciaża sieć, a nie ją dociaża. I to się zresztą też dzieje w firmach, o których wspominałem wcześniej. Jest taki przypadek firmy z południa Polski, gdzie po prostu ona ma zapotrzebowanie, powiedzmy, 1 mega, a tak naprawdę ma problem z uzyskaniem możliwości na 200 kW czy cokolwiek więcej. Te 150 to jest naprawdę rozsądny próg na początek, a wręcz nawet bym powiedział, że można sobie wyobrazić coś takiego, co byłoby mega od strony przedsiębiorstw, gdyby ktoś powiedział: dobra, na razie zrobimy 100, a na przykład za trzy lata zrobimy 200, a potem coś. Bo planowanie w biznesie... Żeby już nawiązać do InPostu, my wynajmujemy magazyny na 10 lat, na 7 lat. Fajnie jest wiedzieć, co w ogóle będzie dalej. Czyli nie tylko, że nagle ktoś usiadzie i fajnie napisze ustawę, gdzie będzie 150, tylko żeby powiedzieć, że jeżeli się nic nie zmieni, to na przykład za pięć lat

zrobimy z tego 300 albo cokolwiek, co pokaże biznesowi, dokąd to zmierza. Dla takiej wielkiej firmy jak InPost to też jest ważne, ale jeszcze bardziej ważne jest to dla setek tysięcy mniejszych firm, dla których fotowoltaika na własnym dachu może stanowić to, że będą płacić 30% rachunku w stosunku do tego, co płacą w tej chwili. Myślę, że energetyka zawodowa, o czym pan wspomniał wcześniej, to jest kluczowy bloker. Cokolwiek mówić o samochodach elektrycznych, czasami jako kwiatek do kożucha, ale PTPiREE na przykład czy jeszcze inne organizacje energetyczne, takie wybuczenie, trochę wyśmiewanie, bo pan przyjechał elektrykiem... Bo to się akurat dzieje w Olsztynie, to się już wydaje, że na końcu świata i że tam elektrykiem nie dojadę. Po prostu tak myśli energetyka zawodowa. Trzeba sobie zdawać sprawę – z całym szacunkiem do doświadczenia tych państwa – to jednak to doświadczenie jest przeciwnie skuteczne, jeśli chodzi o nowoczesne rozwiązania.

Prezes Sądeckiego Towarzystwa Budownictwa Społecznego Jacek Żelasko:

Jeszcze jedno słowo chciałbym tu dodać. Zbliżamy się do obowiązku, gdzie my, jako zarządcy nieruchomości, będziemy musieli dostarczać energię elektryczną do ładowarek. Bez zwiększenia mocy na dachach czy oprócz fotowoltaiki chcemy wejść w wiatraki o pionowej osi obrotu na dachach budynków, bo w niektórych rejonach Polski są to idealne warunki do tego, żeby robić taką hybrydę: fotowoltaika plus energia z wiatru. Bez zwiększenia mocy nie będziemy w stanie tego realizować w rozsądnych warunkach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Tak płynnie przechodzimy do kolejnego tematu. Mówimy o elektromobilności, o tym, że trzeba gdzieś zaparkować, pan wspominał o budownictwie. Żeby elektryki były bezpieczne, to mamy dzisiaj pana Jakuba, który chce powiedzieć na ten temat, co potrzebujemy i jak możemy to usprawnić, żebyśmy się czuli bezpiecznie w elektrykach i mogli je garażować.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Dobry wieczór, panie przewodniczący, dobry wieczór państwo ministrowie, dobry wieczór, panie i panowie posłowie. Na początku chciałem serdecznie podziękować za możliwość uczestnictwa w tej Komisji. Zaproszenie dostałem stosunkowo niedawno, więc niestety nie udało mi się przygotować prezentacji, tak jak moi przedmówcy to zrobili. Jednak przygotowałem krótką wypowiedź, po której chciałbym, żeby powstała dosyć żywiołowa dyskusja na ten temat, żeby usłyszeć państwa zdanie, jak państwo wyobrażają sobie te zagrożenia, zadbanie o zabezpieczenie tych zagrożeń. W opinii naszej firmy największym zagrożeniem dla rozwoju elektromobilności w Polsce jest zagrożenie pożarowe, jakie występuje po uszkodzeniach komunikacyjnych. Przeczytałem moją wypowiedź i potem będziemy dyskutować na ten temat.

W ostatnim czasie obserwujemy znaczny rozwój elektromobilności w Polsce, za którym idzie coraz większa liczba zarejestrowanych e-samochodów oraz znaczne poszerzenie oferty sprzedawanych aut elektrycznych w salonach. Tendencję tę dodatkowo wzmocniła nowa norma emisji spalin Euro 7. Chociaż pojazdy elektryczne są korzystniejsze dla środowiska, stanowią nowe i trudne techniczne wyzwanie w kwestii serwisu powypadkowego. Producenci samochodów, firmy ubezpieczeniowe, usługi holownicze, a także warsztaty samochodowe muszą być odpowiednio przygotowane na zagrożenia, które pojawiają się po wypadkach i kolizjach samochodów z napędem elektrycznym. Jednak najbardziej istotnym wyzwaniem, z jakim musimy się zmierzyć, jest uświadomienie kierowców i właścicieli pojazdów elektrycznych na temat skali zagrożeń, jakie pojawiają się podczas kolizji tych samochodów. Największym zagrożeniem, które może powstać, jest ryzyko deformacji akumulatora. W sytuacji kolizji e-samochodu siła uderzenia potrafi spowodować uszkodzenie jednego lub większej liczby ogniw w baterii, co następnie może prowadzić do tak zwanej ucieczki termicznej, czyli zjawiska egzotermicznego, które do podtrzymania nie wymaga dostępu tlenu z atmosfery. Dotknięte awarią ogniwo akumulatora litowo-jonowego gwałtownie wytwarza ogromną ilość ciepła, sięgającego do 650 stopni Celsjusza. Tak uwalniana temperatura z każdej pojedynczej komórki baterii jest przekazywana dalej, powodując szybkie rozprzestrzenianie się pożaru. Wraz ze wzrostem temperatury może dojść do rozpadu elektrolitu i uwolnienia się łatwopalnych gazów. Gazy te zwykle płoną, mogą jednak doprowadzić również do zjawiska VCE, czyli *vapor cloud explosion*, czyli wybuchu oparów uwolnionych w tym zjawisku chemicznym.

Pożary powypadkowych samochodów elektrycznych są często zaskakujące i niebezpieczne. Podczas pożaru baterii akumulatora wydziela się mnóstwo szkodliwych i toksycznych

substancji, takich na przykład jak fluorowodór, który w wysokich stężeniach może być dla człowieka śmiertelny. Sama akcja gaśnicza potrafi trwać nawet około 24 godzin. W opublikowanych przez Komendę Główną Państwowej Straży Pożarnej standardowych zasadach postępowania podczas zdarzeń z samochodem z napędem elektrycznym zespół Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej pisze: W przypadku zapalenia się akumulatora niezbędne jest zapewnienie na miejscu działań większej ilości wody niż w przypadku pożaru samochodu z napędem spalinowym. Strumień wody należy podawać bezpośrednio na płonący akumulator w celu jego skutecznego chłodzenia. Proces chłodzenia akumulatora nawet po zlikwidowaniu oznak palenia może zająć od kilku do kilkunastu godzin. Średnio to około 7 godzin, znane są jednak przypadki nawrotu palenia po 20 godzinach. Należy również pamiętać, że w wyniku uszkodzenia mechanicznego lub innych anomalii pojazdy elektryczne i akumulatory wysokiego napięcia niosą ze sobą ryzyko samozapłonu nawet kilka dni po faktycznym zdarzeniu. W tym celu wielu producentów określa w instrukcji obsługi powypadkowej swoich samochodów przejście procesu kwarantanny. Jest to koncepcja ochrony przeciwpożarowej, która ma na celu bezpieczne zaparkowanie samochodu z potencjalnie uszkodzonym akumulatorem litowo-jonowym, w taki sposób, aby w przypadku wybuchu pożaru pojazdu można było zapobiec jego rozprzestrzenianiu się na otaczające pojazdy, obiekty budowlane i roślinne. Obszary kwarantanny, oprócz ochrony przeciwpożarowej salonów serwisowych i warsztatów, które mogłyby ucierpieć w wyniku rozprzestrzeniania się pożaru uszkodzonego pojazdu elektrycznego ułatwiają prowadzenie działań gaśniczych straży pożarnej, która ma lepszy dostęp na dużej otwartej przestrzeni do potencjalnie płonącego akumulatora trakcyjnego.

Niestety wiele serwisów samochodowych w Polsce bagatelizuje problem ryzyka pożarowego powypadkowych elektryków. Nie wytaczają stref kwarantanny na uszkodzone pojazdy i nie stosują odizolowania czasowego pomimo jasnych wytycznych producentów zawartych w instrukcjach obsługi oraz wytycznych technologii naprawy. Również prywatni właściciele i użytkownicy pojazdów elektrycznych niekorzystający od razu po kolizji z serwisu powypadkowego powinni wiedzieć, jak należy się zachować w takiej sytuacji. Należy zająć się tym problemem i opracować odpowiednie przepisy, które jasno zdefiniowane określają, jak użytkownicy samochodów elektrycznych mają zadbać o ochronę przeciwpożarową po szkodach komunikacyjnych. Musimy zadbać o odizolowanie czasowe i odległościowe uszkodzonych pojazdów elektrycznych od budynków i innych samochodów. Jest to konieczne, ponieważ jak pokazują przypadki na całym świecie, nawet na pozór niegroźne uszkodzenie nadwozia może w następnych dniach być przyczyną rozwoju pożaru baterii, który może być ogromnym zagrożeniem dla wielu obiektów budowlanych, takich jak parkingi budynków mieszkalnych, wewnętrzne parkingi centrów handlowych czy też różne obiekty roślinne.

Tutaj przerwę, drodzy państwo, bo chciałem dać taki przykład. Obstawiam, że każdy z nas siedzących tutaj na sali miał w swoim życiu szkodę komunikacyjną samochodem spalinowym, bo, obstawiam, że to było w przeszłości, po której spisał oświadczenie, nie wzywając policji. Bo takie są przepisy, że nie trzeba wzywać policji, tylko spisujemy...

Wiceprezes zarządu Fundacji Nasza Energia Robert Grudziński:

Ja nie miałem.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Nie miał pan?

Były poseł Andrzej Czerwiński:

Dzisiaj będziesz miał.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

No to pan jest naprawdę bardzo dobrym kierowcą.

Były poseł Andrzej Czerwiński:

Gdzie parkujesz?

Wiceprezes zarządu Fundacji Nasza Energia Robert Grudziński:

W Warszawie.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

A, to rzeczywiście musi pan poseł być... Pan poseł?

Wiceprezes zarządu Fundacji Nasza Energia Robert Grudziński:

Nie. Jeszcze nie.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

To musi pan być naprawdę bardzo dobrym kierowcą. Bo tak najprawdopodobniej każdy miał jakąś historię za kółkiem. Jeśli chodzi o samochód spalinowy, gdzie ryzyko pożaru po uderzeniu jest dużo mniejsze niż w samochodzie elektrycznym, wielu z nas po takim wypadku, jeśli uszkodzenia nie były dosyć groźne i nie wystawał jakiś element nadwozia, to spisaliśmy oświadczenie i kontynuowaliśmy jazdę. W samochodzie spalinowym nie było żadnych zagrożeń, jeśli chodzi o taką sytuację. Natomiast w przypadku użytkowania samochodu elektrycznego w szkodzie komunikacyjnej podczas uderzenia następuje duże ryzyko deformacji akumulatora. O co nam tu chodzi i na co chcieliśmy zwrócić państwa uwagę jako na największe zagrożenie i w jaki sposób proponowalibyśmy to rozwiązać? Bo jeśli o to nie zadbamy, to będzie tych pożarów coraz więcej. Chcemy mimo wszystko dążyć do tego, wydaje mi się, że wszyscy tu chcemy dobrego rozwoju elektromobilności w Polsce, żeby było jak najmniej zdarzeń inwazyjnych. Chodzi właśnie o takie sytuacje, że na przykład ktoś uczestniczył, użytkownik, użytkowniczka samochodu elektrycznego uczestniczyła w zdarzeniu drogowym, ktoś na przykład wjechał w jej tył. Tył samochodu z reguły jest twardym elementem, więc powstało wgniecenie, zarysowanie. Wydawało się, że można było generalnie kontynuować jazdę. Ale to, co zaszło w środku akumulatora, to tego tak naprawdę nie wiemy. Mimo różnych systemów nie jesteśmy w stanie...

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Mogę? Bo brniemy już tak daleko, że chciałem tylko kilka uwag. Nie wiem, czy był pan na jakimś szkoleniu z Komendy Głównej Straży Pożarnej z tego tytułu?

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Nie byłem.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

To rekomenduję, bo takie rzeczy są tam przemyślane już jakiś czas temu i są naprawdę mądre osoby w mundurach, które wiele z tych wątpliwości rozwieją. Chciałem tylko zwrócić uwagę na to, że tam było powtórzone już trzy razy takie założenie, że samochody elektryczne częściej płoną po wypadkach niż spalinowe. Skąd te dane? Bo są niewłaściwe.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Nie. Dane, uważam, że są właściwe. Ile mamy aktualnie zarejestrowanych samochodów elektrycznych?

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

82 tysiące.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

82 tysiące. Samochodów spalinowych mamy bodajże 20 kilka milionów.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

To znaczy, 17 milionów jest ubezpieczonych.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Liczmy naokoło. Około 20 mln. Szukałem dokładnie statystyk pożarów, szukałem też po internecie. Nie miałem dostępu do źródeł straży pożarnej ani do źródeł ministerialnych. W zeszłym roku było ponad 30 pożarów związanych z deformacją akumulatora elektrycznego.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

W Polsce?

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

W Polsce.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Bardzo wątplię. Nie wiem, z iloma tak naprawdę...

Współpracownik WysokieNapięcie.pl Bartłomiej Derski:

Myślę, że 30 pożarów to było wszystkich samochodów elektrycznych, wliczając w to także czterokołowce elektryczne czy wózki elektryczne, bo Państwowa Straż Pożarna też do tego wlicza, ale niekoniecznie była to deformacja akumulatorów. Bo mówimy też choćby o sytuacji, kiedy zapalił się samochód spalinowy, który zapalił samochód elektryczny. Wszystkich pożarów więc, statystycznie rzecz biorąc, było wiele. Tych danych niestety nie ma zbieranych zbyt skrupulatnie w Polsce. W ogóle na świecie. Bo przez wiele miesięcy zajmowałem się tym tematem, także w bliskiej współpracy z Komendą Główną Państwowej Straży Pożarnej. Australijska służba cywilna zbiera takie dane ze świata i polskie przypadki właściwie ja badałem jeden po drugim jako pewnie jedyna osoba w Polsce. Rozmawiałem z dowódcami akcji gaśniczych poszczególnych aut elektrycznych, bo jeszcze na etapie, kiedy było siedem rocznie, to dało się to zrobić. Mówimy tu raczej o pożarach, które w 70% w ogóle nie dotyczą baterii. Czyli z tych 30 pożarów, które były, 70% – spaliło się nadwozie, nie dotyczyło to baterii. 30% pożarów to są baterie, z czego tylko około 20% z całości 100% to jest pożar, który się zaczyna od baterii. Natomiast 10% to akurat są te pożary, które przeniosły się także na baterie.

Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności i Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej wspólnie opublikują takie raporty. Statystycznie wynika z nich, że samochody elektryczne w ogóle palą się rzadziej, a z tego „rzadziej” to w ogóle tylko 30% dotyczy baterii. Dzisiaj spłonęło w Polsce około 24 samochodów spalinowych, tak statystycznie rzecz biorąc. Duża część w wyniku wypadków komunikacyjnych i niestety statystycznie kilkadziesiąt osób w Polsce płonie też po tych wypadkach komunikacyjnych w tych samochodach spalinowych. Zatem to żeby zbudować trochę tło tej dyskusji. Dziękuję.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Ja trochę się nie zgodzę. Nie wiem, chciałbym może gdzieś zobaczyć te statystyki, żeby to bardziej zweryfikować.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Bo ty wprowadzasz...

Współpracownik WysokieNapięcie.pl Bartłomiej Derski:

Może tylko podam źródło: EV Fire Safe to jest australijska organizacja, która zbiera te statystyki. Dane Komendy Głównej...

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Czy mogę sobie zapisać?

Współpracownik WysokieNapięcie.pl Bartłomiej Derski:

EV Fire Safe.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Ale wiesz, tak myślę, że trochę nie do końca to jest – z całym szacunkiem dla pana – ale mówisz rzeczy, które są nieprawdziwe, a potem prosisz o to, żeby ten, kto mówi, powoływał się na dane. Wydaje mi się, że jeśli prezentujesz jakiś pogląd, to fajnie by było, jakbyś ty miał na to podparcie, a potem ewentualnie...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Pozwólcie panowie, że na tę chwilę zamknijmy ten temat...

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Chciałbym skończyć.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

...bo rozumiem, że pana ewentualnie przekierujemy czy skontaktujemy z Komendą Główną Państwowej Straży Pożarnej, żeby te informacje, które pan ma, jakoś bardziej zweryfikować i żeby pan ewentualnie wysłuchał, co tam przygotowano, w jakiej formule mają dzisiaj coś do powiedzenia w przypadkach takich zdarzeń, o których pan powiedział. Tak że skończmy ten temat.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Chciałbym jeszcze chwilę go kontynuować, bo tak jak zwróciliśmy uwagę, tych samochodów elektrycznych jest 60 tys., pan powiedział?

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

82 tysiące.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

No to robiąc proste równanie i przeliczając, to wydaje mi się, że tak jak mówię, ja bazowałem na temat tych danych...

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Rozumiem, że zmierzasz do tego, że jest mniej samochodów i tam statystycznie coś ci wyszło. Prosiłbym, żebyś... Słucham?

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

We flocie procentowo jest mniej pożarów samochodów elektrycznych.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Jest mniej elektrycznych i wiesz, co jeszcze jest bardzo istotne? Przy takich badaniach warto pomyśleć, jak statystycy myślą. To na politechnice można się dowiedzieć albo w innych miejscach, gdzie też warto jest powiedzieć, ile kilometrów przejeżdża samochód i to się mierzy na 100 tys. albo na 1 mln przejechanych kilometrów. Naprawdę są dane. Może one faktycznie nie są tak super dokładne, ale jednak pokazują i ze Stanów, i z Australii, i z Zachodniej Europy. Nawet ADAC, tak znane w Polsce, to filmy o pożarach w Polsce mają wyświetleń 5 tys., a S klasa nowa ma 100 tys. Proponuję na ADAC, oni podpalali setki, może dziesiątki samochodów. Przesadziłem.

Ja tylko wspomnę, że w InPoście na te 1500 samochodów był jeden pożar samochodu, nie miał nic wspólnego z baterią. Gość po prostu polał w kabinie czymś łatwopalnym i podpalił. To był akurat pracownik zza wschodniej granicy. Tyle było pożarów. Oczywiście to było na etapie, jak mieliśmy około 600 samochodów. Zrobił się tumult też na zarządzie, czy to na pewno dobry pomysł, to chyba jednak był błąd, ale trzeba było faktycznie raportu ze straży pożarnej, żeby się dowiedzieć, że bateria przez cały ten czas w ogóle nie brała udziału w pożarze. Była faktycznie chłodzona przez straż. Polecam szkolenia. To nie są drogie rzeczy. Straż pokaże ci dokładnie, jak się gasi baterię. Czeska straż czy niemiecka mają może większe doświadczenie, natomiast nasi już też naprawdę wiedzą.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Rozumiem, rozumiem, ale...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Musimy już kończyć, bo już jest godzina, w której powinniśmy w ogóle opuścić salę, a jeszcze nie dopuściliśmy do głosu pana ministra. Chciałbym, żeby pan minister bardzo krótko i syntetycznie odniósł się do pewnych kwestii, które poruszaliśmy. Bo rozumiem, że postulaty, które są, to skierujemy osobną drogą do ministerstwa, do pani minister, i przedstawimy. Ale wiele się też dzieje w materii, która dzisiaj poruszamy. Chcielibyśmy to usłyszeć od pana ministra.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo. Ja bardzo syntetycznie. Ja zawsze lubię bardzo syntetycznie, więc obiecuję, że będzie krótko. Jeżeli chodzi o legislację V2G, to rzeczywiście w tej chwili jest to technologia, która ma po prostu legislacyjne bariery w Polsce. Musimy wdrożyć dyrektywę o odnawialnych źródłach energii, czyli RED III. Jesteśmy w Polsce we wdrażaniu na etapie RED II. Już jest w podpisie u prezydenta. Teraz już wewnętrznie w ministerstwie zaczęliśmy prace nad RED III i tam jest ten główny wymóg, żeby uwzględniać technologię V2G też między innymi w nowych ładowarkach. Oprócz tego dyrektywa o jednolitym rynku energii elektrycznej też jest w trakcie opracowania. Też musimy wdrożyć, bo to jest świeżynka. Mamy dodać zapis w dyrektywie, którą musimy wdrożyć, że mamy wprowadzić ułatwienia w zakresie przyłączania do sieci punktów ładowania inteligentnych i dwukierunkowych. Czyli te dwa elementy europejskiego prawa musimy wdrożyć. Zaczęliśmy prace wewnętrzne. Na pewno

będziemy też organizować jakieś grupy robocze, żeby zassać wiedzę od was z rynku, które rozwiązania powinniśmy zrobić, żeby to było wdrożone dobrze.

Bardzo dużo się dzieje, jeśli chodzi o systemy wsparcia. Rozumiem, że trudno jest, jak się prowadzi biznes, że te programy są ogłaszane, później jest jakiś długi okres od ogłoszenia po wdrożenie, ale to jest niestety konstrukcja, która wynika z tego, że często dla tych programów sięgamy do Funduszu Modernizacyjnego. To jest taka konstrukcja, gdzie żeby wprowadzić program, to musimy najpierw przejść przez konsultacje społeczne, a później pójść do EBI po pieniądze. To czasami wygląda tak, że mamy pomysł, idziemy i robimy konsultacje. Po konsultacjach już wszyscy mówią, o będzie projekt, jak fajnie, już szykujemy się na dofinansowanie. Idziemy z tym do EBI, a EBI mówi: No nie. No nie. Musicie zmienić albo w ogóle się to nie kwalifikuje. Wtedy musimy wrócić na rynek i powiedzieć: niestety, nie możemy tego wprowadzić albo musimy zmienić. To znowu zajmuje ileś tam miesięcy. Więc rozumiem, że to jest trudność, natomiast na dziś mamy tak: działający system wsparcia dla elektrycznych samochodów osobowych – to jest 1,6 mld zł budżetu. Od przyszłego tygodnia będzie ogłoszone kilka naborów na 2 mld zł dla ciężarówek elektrycznych, 2 mld zł na szybkie ładowarki i 2 mld zł na sieci, które umożliwią podłączenie tych szybkich ładowarek. Oprócz tego dostaliśmy decyzję akceptującą pomoc publiczną dla magazynów z Funduszu Modernizacyjnego. Uruchamiamy nabory w ciągu kilku tygodni. To jest też duży budżet, który będzie wspierał magazyny o minimalnej mocy 4 MWh. Razem chcemy, żeby ten program dowiózł 5,4 GWh magazynów, więc naprawdę duża rzecz dla przedsiębiorstw. No i oprócz tego będziemy robić te legislacyjne rzeczy, więc naprawdę dużo się dzieje.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Czy są jakieś pytania do pana ministra? To bardzo proszę, jeśli byłyby.

Przedstawiciel Działu Innowacji firmy kurierskiej InPost Tomasz Gać:

Nie, dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Panie ministrze, ten temat, co pan poruszył na początku. Oczywiście finał jest taki, jak pan mówi, ale początek jest – coś sprzedajemy wcześniej publicznie, a do końca nie sprawdzamy i to później budzi niepokój i niechęć i czasami wasze dobre chęci po prostu legną, bo decyzja nie jest dowieziona do końca, ale nie przez was. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Tak. A to my tłumaczymy się z tego, ale taki opis stanowiska pracy. Co zrobić?

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Proszę państwa, jak zawsze w takich dobrych praktykach, czas szybko leci. My dużo tematów poruszamy...

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Przepraszam, panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

My jeszcze porozmawiamy.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

Ale ja zupełnie inny temat. Tamten już zakończyłem. Troszkę państwo mnie źle zrozumieli, ale to nie jest dla mnie aż tak ważny temat. Teraz chciałem w imieniu branży sportów zimowych w Polsce. Mianowicie jesteśmy dystrybutorem pierwszego elektrycznego ratraka, który ma możliwość służenia jako magazyn energii. Jest bardzo duże zainteresowanie, jeśli chodzi o właścicieli stoków narciarskich. Jest to też branża, która troszkę nam wymiera przez zmiany klimatyczne. Z tym, że ten ratrak jest na ten moment mało konkurencyjny, ponieważ jego cena jest troszkę wyższa. Jeśli pojawiłby się jakiś program, który umożliwi konkurencyjność tego ratraka, to jest naprawdę... Przeszliśmy teraz testy na Kotelnicy, ten ratrak testowaliśmy miesiąc. Naprawdę bylibyśmy w stanie rozwijać elektromobilność na stokach narciarskich i również magazyny energii, bo ratrak ma możliwość zmagazynowania 300 kW energii. Moglibyśmy więc te magazyny realizować w branży sportów zimowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Rozumiem pana determinację i cieszę się, że ona jest, bo to ważne. Jeśli ktoś podejmuje jakieś działania, to powinien w to wierzyć i próbować wcielać w życie i za to panu dziękuję. Tylko sam pan powiedział, że żyjemy w Polsce już w troszeczkę innym klimacie. Śniegu nie ma, mrozu jest coraz mniej. I konkurencyjność akurat tego ratraka zdecydowanie spada jako środka transportu, który ma nam przygotować stoki. A do magazynu energii nie potrzeba nam budować wiatraków, które tracą na konkurencyjności i nie stanowią – jak tu rozmawialiśmy – jakichś potężnych ilości tego, co można wykorzystać.

Przedstawiciel Auto Serwis Tracktech Jakub Smolan:

To znaczy, ratraków.

Przewodniczący poseł Krzysztof Gadowski (KO):

Ratrak. Ratraków, mówiłem. Pan minister słyszał, weźmie to pod uwagę, jeśli rzeczywiście te projekty będą się gdzieś tam spinać. Dziękuję państwu bardzo. Panie ministrze, dziękuję za cierpliwość. Mamy już późną porę. Dziękuję serdecznie. Zamykam posiedzenie.