



Minister Aktywów Państwowych

Jakub Jaworowski

BM.I.053.33.2025

IK: 1069745

Warszawa, 20 lutego 2025 r.

**Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku,

poniżej udzielam odpowiedzi na interpelację K10INT7568 Pani Sylwii Bielawskiej, Posłanki na Sejm RP oraz grupy Posłanek i Posłów na Sejm RP z dnia 30 stycznia 2025 r.

Na wstępie uprzejmie informuję, że zgodnie z przepisem art. 9b ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej dział aktywa państwowe, którym kieruje Minister Aktywów Państwowych, obejmuje sprawy dotyczące gospodarowania mieniem państwowym, w tym wykonywania praw majątkowych i osobistych przysługujących Skarbowi Państwa, jak również ochrony jego interesów – z wyjątkiem spraw, które na mocy przepisów odrębnych przypisane są innym działom. Minister Aktywów Państwowych reprezentuje Skarb Państwa w wyżej określonym zakresie.

Minister Aktywów Państwowych wykonując prawa z akcji należących do Skarbu Państwa w spółce ORLEN S.A. (dalej: ORLEN, Spółka) realizuje uprawnienia wynikające z praw korporacyjnych, które są ściśle określone w przepisach prawa, w szczególności w ustawie z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych (dalej: KSH) oraz Statucie Spółki. Stosownie do regulacji art. 368 KSH prowadzenie spraw spółki należy do kompetencji zarządu, a zgodnie z art. 375¹ KSH walne zgromadzenie i rada nadzorcza nie mogą wydawać zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw spółki. Jak wynika z powyższego Minister Aktywów Państwowych, działając jako akcjonariusz Skarb Państwa nie ma uprawnień do ingerowania w prowadzenie spraw Spółki, także w obszarze produkcji i zbycia wodoru oraz warunków umów zawieranych z jednostkami samorządu terytorialnego w tym zakresie.

Mając na uwadze powyższe Minister Aktywów Państwowych zwrócił się do ORLEN z prośbą o odniesienie się do zagadnień poruszonych w interpelacji. Poniższa odpowiedź została opracowana na podstawie informacji przekazanych przez Spółkę.

Odnosząc się do kwestii kosztów produkcji „szarego wodoru” ORLEN podkreślił, że na własnych stacjach tankowania wodoru oferuje wodór niskoemisyjny, a nie tzw. „szary wodór”, który wytwarzany jest w procesie reformingu parowego metanu, na potrzeby produkcji przemysłowej paliw konwencjonalnych oraz wybranych chemikaliów. Jednocześnie ORLEN wskazał, że „szary wodór” nie jest oferowany jako paliwo do zasilania pojazdów w ramach przetargów realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Zgodnie ze specyfiką produktu (wysoka czystość wymagana dla paliwa wodorowego) oraz z wymogami przetargowymi, a także zobowiązaniami umownymi w zakresie dotacji do stacji tankowania wodoru, paliwo dostarczane do odbiorców końcowych musi spełniać wymogi

niskoemisyjności zgodnie z Taksonomią UE¹. Oznacza to, że wodór w jakości automotive oferowany przez ORLEN jednostkom samorządu terytorialnego spełnia w całym cyklu życia paliwa efekt redukcji emisji CO₂ o 73,4%, a jego emisyjność nie może przekroczyć 3 kg CO₂e / kg H₂. Efekty dekarbonizacyjne muszą być utrzymane na całej długości łańcucha dostaw, uwzględniając w tym także produkcję wodoru. Wymogi w zakresie niskoemisyjności wodoru nie są narzucane przez ORLEN, lecz wynikają z obowiązujących regulacji i powodują, że wykorzystanie „szarego wodoru” do zasilania transportu zbiorowego nie jest możliwe.

Spółka poinformowała, że produkcja wodoru na potrzeby jednostek samorządu terytorialnego oraz innych odbiorców z sektora transportu odbywa się obecnie w dwóch zakładach wytwórczych będących własnością Grupy ORLEN zlokalizowanych we Włocławku i Trzebini. ORLEN realizuje stałe procesy monitorowania śladu węglowego na ww. instalacjach i zapewnia, aby wodór dostarczany do odbiorców końcowych wymagających jakości taksonomicznej, spełniał określonej powyżej efekty redukcji emisji CO₂ oraz innych gazów cieplarnianych.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania techniczno-regulacyjne, ORLEN wskazał, że o ile koszt wytworzenia „szarego wodoru” rzeczywiście wynosi około 10 PLN/kg H₂², to nie może być on przedmiotem dalszej sprzedaży poza zakłady przemysłowe ORLEN. W związku z tym Spółka wskazała, że pozyskanie wodoru do ofert przetargowych dla transportu drogowego po określonym wyżej koszcie nie jest obecnie możliwe.

ORLEN poinformował, że kalkulacja ceny wodoru w ramach ofertowania przetargowego jest przygotowywana głównie w oparciu o koszty produkcji wodoru we wspomnianych wyżej instalacjach spółek z Grupy ORLEN, ale także o koszty przypisane do dystrybucji, logistyki i stacji tankowania wodoru. Należy także wskazać, że mimo iż wodór jest pozyskiwany z istniejących aktywów wytwórczych Grupy ORLEN to wymaga dodatkowych kosztochłonnych operacji w ciągu technologicznym, aby uzyskać jakość paliwa wodorowego określoną przez krajowe przepisy (m.in. normę ISO 14687).

Z przesłanej przez Spółkę informacji wynika, na cenę 1 kg wodoru niskoemisyjnego oferowaną przez ORLEN w publicznych przetargach, składa się głównie koszt zakupu/produkcji paliwa wodorowego wynoszący średnio 40-60 PLN/kg, w zależności od wolumenu odbioru. Ze względu na charakterystykę rynku wodoru i wstępną fazę jego rozwoju są one obciążane wysokimi kosztami stałymi i przy stosunkowo niskich wolumenach kontraktowych nie pozwalają na osiągnięcie w pełni zoptymalizowanych cen końcowych na stacji tankowania. Ponadto na wartość końcową składają się koszty: certyfikacji i analiz (spełnienie wymagań dotyczących niskoemisyjności zgodnie z Taksonomią UE), transportu (nawet kilkanaście PLN/kg H₂, wyznaczone są indywidualnie dla miejsca dostawy w zależności m.in. od dystansu i wolumenów wodoru), stacji tankowania (kilka – kilkanaście PLN/kg H₂, uwzględnia amortyzację i koszty funkcjonowania stacji tankowania paliwa wodorowego) oraz koszt ryzyka kontraktowych (w zawieranych umowach jednostki samorządu terytorialnego przerzucają ryzyko związane z wdrażaniem paliwa wodorowego w transporcie na jego dostawcę, m.in. w zakresie waloryzacji ceny i operacyjnej obsługi kontraktu).

ORLEN podkreślił, że kształtowanie poszczególnych składowych ceny w znacznej mierze zależy od odbieranego wolumenu paliwa wodorowego – im wolumen jest mniejszy, tym koszt jest wyższy. Cena wodoru w przyszłych latach może spadać w przypadku wzrostu wolumenów i zmniejszenia udziału kosztów stałych w udziale wszystkich kosztów na 1 kg wodoru. Realizowane przez Spółkę inwestycje zmierzają do uzyskania wzrostu wolumenów produkcji, a w efekcie do spadku cen jednostkowych wodoru na stacjach tankowania.

1 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje oraz zmieniającego Rozporządzenie (UE) 2019/2088

2 W zależności od bieżących cen gazu ziemnego i uprawnień do emisji CO₂ (EUA)

ORLEN wskazał, że aktywnie pozyskuje bezzwrotne środki wsparcia na pokrycie nakładów inwestycyjnych (CAPEX), w zakresie budowy stacji tankowania wodoru, infrastruktury dystrybucyjnej i instalacji produkcyjnych. Pozwala to na zachowanie minimalnej wymaganej opłacalności pod warunkiem długoterminowych efektów skali oraz wzrostów wolumenów sprzedaży. W ramach projektu Clean Cities I - Hydrogen mobility in Poland, dofinansowanego ze środków unijnych w ramach instrumentu CEF, ORLEN uruchomił pierwsze stacje wodorowe do tankowania samochodów osobowych i autobusów w: Poznaniu, Katowicach i we Włocławku. Stacja wodorowa w Wałbrzychu, planowana do uruchomienia w pierwszym kwartale 2025 r. została dofinansowana ze środków NFOŚiGW.

Spółka potwierdza, iż kolejne stacje wodorowe w: Bielsku-Białej, Gorzowie Wielkopolskim, Krakowie, Pile, Warszawie oraz w Płocku i Gdyni, będą oddawane do eksploatacji sukcesywnie w tym i kolejnych latach. Tak jak przypomniano w interpelacji, obiekty te są elementem II etapu projektu Clean Cities - Hydrogen mobility in Poland oraz projektu Pure H2. W III etapie projektu Clean Cities planowane jest wybudowanie 16 kolejnych stacji, a także instalacji produkcji wodoru jakości automotive, w oparciu o elektrolizę wody zasilaną odnawialnymi źródłami energii. Na realizację projektu Clean Cities etap III ORLEN w kwietniu 2024 r. otrzymał unijne dofinansowanie w wysokości 62 mln euro. Działania te mają na celu jak najszybsze osiągnięcie efektu skali przy jak najniższej cenie początkowej paliwa wodorowego. Do końca 2027 r. ORLEN planuje zrealizować w sumie budowę 27 stacji tankowania wodoru w Polsce i w przypadku osiągnięcia efektu skali koszt produkcji wodoru niskoemisyjnego i co za tym idzie oferowana cena sprzedaży będą spadać.

W odniesieniu do pytania dotyczącego naliczania marży ORLEN poinformował, że opłacalność inwestycji wodorowych rozpatrywana jest w horyzoncie długoterminowym. Oferowana obecnie, w ramach postępowań przetargowych cena za 1 kg wodoru niskoemisyjnego nie przewiduje generowania marży w pierwszym okresie rozwijania rynku. Minimalna rentowność projektu inwestycyjnego zachowana jest dzięki pozyskanym dotacjom, o których mowa powyżej. Pozwalają one pokryć lukę finansową w projektach z minimalnym oczekiwanym zwrotem. ORLEN nie przewiduje generowania marży na niskoemisyjnym paliwie wodorowym w pierwszych latach rozwoju rynku wodoru. Efekty finansowe spodziewane są dopiero po 2030 r. przy osiągnięciu efektu skali i wejściu w życie regulacji wynikających z dyrektywy RED III.

Mając na względzie przywołane na wstępie przepisy dotyczące właściwości Ministra Aktywów Państwowych oraz uprawnień Skarbu Państwa jako akcjonariusza ORLEN S.A., informuję, że Ministerstwo Aktywów Państwowych nie prowadzi rozmów dotyczących wsparcia jednostek samorządu terytorialnego w zakresie pozyskiwania paliwa wodorowego z Ministerstwem Klimatu i Środowiska.

Z poważaniem
Jakub Jaworowski
Minister

dokument podpisany elektronicznie
1069745.3890195.3111173

Do wiadomości:
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów