

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

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

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
ELEKTROMOBILNOŚCI
(NR 7)
z dnia 19 lipca 2022 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 7)

19 lipca 2022 r.

Podkomisja stała do spraw elektromobilności, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Wieczorka (Lewica)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- wysłuchanie informacji na temat rozwoju elektrycznego transportu ciężkiego w Polsce w zakresie panujących trendów, wyzwań oraz aspektów środowiskowych;
- przeprowadzenie dyskusji na temat obecnego stanu i przyszłości elektrycznego transportu ciężkiego w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Ireneusz Zyska** sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Andrzej Ziółkowski** prezes Urzędu Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Żuchowski** pełniący obowiązki generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Sylvia Cieślak-Wilk** pełniący obowiązki zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Burda** prezes Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności wraz ze współpracownikami, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, **Maciej Mazur** dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych wraz ze współpracownikami, **Rafał Bajczuk** starszy analityk Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych wraz ze współpracownikami, **Cezary Kowalczyk** kierownik Zespołu ds. Elektromobilności, Obszar Energetyki w PKN Orlen wraz ze współpracownikami oraz **Paweł Tomczak** project manager w No Limit sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Aleksandra Kacprzak** i **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw elektromobilności. Witam serdecznie wszystkich państwa, wszystkich zaproszonych gości. Szczególnie miło mi, że jest z nami pan minister Zyska. Panie ministrze, myślę, że jest pan na bieżąco informowany o działaniach podkomisji do spraw elektromobilności. Wiem, że ten temat jest bliski panu ministrowi. Staramy się w trakcie posiedzeń podkomisji dyskutować o tym, jak rozwiązywać problemy, które w tym obszarze się pojawiają, i przekładać to na polskie prawodawstwo.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację na temat rozwoju elektrycznego transportu ciężkiego w Polsce w zakresie panujących trendów, wyzwań i aspektów środowiskowych. Będą trzy krótkie prezentacje – prezentacja Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, prezentacja Fundacji Pojazdów Elektrycznych i prezentacja Polskiej Izby Elektromobilności. W drugim punkcie jest dyskusja na temat obecnego stanu i przyszłości elektrycznego transportu ciężkiego i dostawczego, bo takie jest założenie, że o tych dwóch obszarach dyskutujemy. Myślę, że dyskusja będzie wynikała wprost z tych prezentacji. Na koniec wnioski, jeżeli takie oczywiście w naszej dyskusji się pojawią.

Przystępujemy do realizacji pierwszego punktu porządku dziennego. Stwierdzam kworum. Bardzo proszę o zabranie głosu pana Macieja Mazura, dyrektora zarządzającego Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, o prezentację w zakresie trendów i wyzwań dla elektrycznego transportu ciężkiego w Polsce.

Panie ministrze, proszę bardzo na początek?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Ireneusz Zyska:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo krótko, ale chciałem przede wszystkim podziękować za zaproszenie, chciałem podziękować panu przewodniczącemu za organizację tego posiedzenia poświęconego rozwojowi elektromobilności w transporcie ciężkim.

Proszę państwa, chcę powiedzieć, że mamy świadomość tego, że cała europejska, a później światowa gospodarka będzie podlegać elektryfikacji. Nie tylko sektor elektroenergetyki, ale również ciepłownictwa, transportu i przemysłu w wielu technologiach, wielu sektorach gospodarki będzie podlegał w najbliższych dziesięcioleciach elektryfikacji. W związku z tym w pierwszej kolejności jest obszar transportu, zarówno transportu osobowego, transportu zbiorowego, w zakresie przewozu osób, jak i transportu towarowego, ciężkiego.

Jak wiemy, Polska i polscy przewoźnicy są jednym z liderów rynku europejskiego w zakresie transportu i logistyki. Jeżeli chcemy utrzymać wysoką pozycję w rankingu, musimy uwzględnić te megatrendy, ale nie tylko megatrendy w rozumieniu wyznaczenia ideowych kierunków analitycznych, oparte na tym, co się do tej pory dzieje i będzie dziać się w najbliższych latach, także w kontekście sytuacji geopolitycznej w wymiarze energetycznym. Ale to są decyzje biznesowe i jeżeli największy biznes, firmy produkujące ciągniki siodłowe, firmy transportowe, logistyczne w tej chwili inwestują miliardy euro w rozwój elektromobilności w transporcie ciężkim, to również w Polsce chcemy i musimy uwzględnić ten aspekt w rozwoju gospodarczym. Stąd też warto już w tej chwili o tym mówić, szczególnie tutaj, w Sejmie.

Cieszę się, że pan przewodniczący zaprosił profesjonalne organizacje, przedstawicieli sektora, którzy mają już pewne propozycje. Na marginesie tylko powiem, że my również, jako przedstawiciele Ministerstwa Klimatu i Środowiska, w trybie roboczym spotykamy się z przedstawicielami branży i pracujemy nad dobrymi rozwiązaniami w tym obszarze. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za to słowo wstępu. Cieszymy się, że pan z nami jest, mimo napiętego grafiku. Przechodzimy do realizacji porządku obrad. Proszę bardzo, pan prezes Maciej Mazur, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.

Dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Maciej Mazur:

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, panie przewodniczący, panie pośle, szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie i za możliwość zabrania głosu podczas posiedzenia podkomisji.

Na wstępie chciałbym przedstawić skład, w jakim dziś jesteśmy. Jest ze mną Aleksander Rajch, członek zarządu PSPA, oraz Piotr Ziółkowski, który jest ekspertem realizującym nasze projekty w zakresie elektryfikacji transportu ciężkiego. Pozwolę sobie w krótkiej prezentacji przedstawić, jak wygląda transport dziś, jak wyglądają wyzwania związane z przechodzeniem transportu w kierunku zeroemisyjnym. My, jako PSPA, jesteśmy organizacją, która w tej chwili liczy 200 członków. To jest bardzo istotne, bowiem nasi członkowie reprezentują cały łańcuch wartości, który wchodzi w zakres transportu ciężkiego. Zatem z jednej strony są to producenci ciągników siodłowych i pojazdów ciężkich, z drugiej strony są to przedstawiciele koncernów infrastrukturalnych, operatorzy stacji ładowania, firmy logistyczne, firmy, których produkty są przewożone, oraz szeroka gama firm, które zajmują się ekosystemem wokół elektromobilności transportu ciężkiego.

Dziś o tym sektorze chcielibyśmy powiedzieć, bo jest on niezwykle ważny. W tej chwili wydaje się, że najważniejszy do właściwego zaadresowania w kontekście rozwoju transportu jako takiego w perspektywie 10 czy nawet 15 lat. Wyzwania, z którymi się mierzymy, są oczywiście związane z tematem emisyjności. Wiedząc o tym, że 73% emisji płynie z sektora transportu, wiemy też doskonale, że w tym 19% jest to transport ciężki,

zatem widzimy, jak ważny jest to obszar, bowiem dużo liczniejszy obszar transportu osobowego czy lekkiego dostawczego odpowiada za 44% emisji CO₂. To jest niewiele powyżej dwukrotności, a mamy wielokrotność pojazdów lekkich na naszych drogach. To pokazuje, jak dużo mamy do zrobienia, by także ten obszar stał się neutralny klimatycznie.

Musimy także pamiętać, że transport ciężki jest jednym z głównych emitentów tlenu azotu. Tu te liczby są jeszcze bardziej przerażające, bo gdy spojrzymy na liczbę pojazdów we flocie, to transport ciężki stanowi tylko 2,4%, ale te 2,4% floty odpowiada za emisję 40% NOx-ów, a pamiętajmy, że to NOx-y są tym głównym czynnikiem, który wpływa na nasze zdrowie i nasze życie. Ten obszar musi się zatem faktycznie zmienić.

Mówimy oczywiście o zmieniającym się obszarze w kontekście rynku europejskiego, na którym Polska jest jednym z absolutnych liderów. Jeśli chodzi o liczbę pojazdów zarejestrowanych w państwach unijnych, jesteśmy na pierwszym miejscu. Jeśli chodzi o ilość przetransportowanego ładunku, jesteśmy na pierwszym miejscu, pozostawiając daleko w tyle innych przewoźników. Widzimy, że transport ciężki, w odróżnieniu od transportu osobowego czy lekkiego dostawczego, stawia Polskę wśród liderów europejskich. To także powinien być dla nas stymulant do tego, żeby ten obszar rozwijał się w naszym kraju w tym samym kierunku, w którym rozwija się on w państwach Unii Europejskiej.

Pamiętajmy również, że jest to obszar, który odpowiada za nawet 6% polskiego PKB, a zatrudnienie w tym sektorze to od 700 do 800 tysięcy osób. Zatem mówimy o bardzo ważnym obszarze, który rośnie, i to jest też bardzo istotne. Bo jeśli w segmencie samochodów osobowych mówimy często, że stoimy samochodami używanymi, to w segmencie samochodów ciężkich, zwłaszcza powyżej 16 ton, także jesteśmy krajem, w którym rejestruje się bardzo dużo nowych samochodów. Jesteśmy na trzecim miejscu w Europie, po takich potęgach jak Niemcy i Francja, i to jesteśmy na tym miejscu z najwyższym potencjałem wzrostowym. Widzimy zatem, że nie zostajemy daleko w tyle za absolutnymi liderami także w obszarze nowych samochodów, co oznacza, że jesteśmy rynkiem bardzo istotnym dla producentów pojazdów ciężarowych, dla całego sektora logistyki i spedycji.

Jakie wyzwania przed nami stoją? Doskonale znamy te liczby, które charakteryzują rynek elektromobilności w Polsce. Wiemy, że mamy łącznie ponad 50 tysięcy samochodów EV i PHEV, czyli czystych elektryków i hybryd ładowanych z zewnętrznego źródła. Wiemy, że niestety tylko cztery pojazdy to są pojazdy powyżej 16 ton, tylko cztery na ponad milion samochodów zarejestrowanych w Polsce. To jest potężna dysproporcja, która oczywiście będzie się w kolejnych latach naturalnie zmieniała, ale musimy zrobić bardzo wiele, żeby dynamika zmian odpowiadała strukturze polskiego rynku i miejsca, w którym jest polski rynek na arenie międzynarodowej.

Tu także po raz pierwszy pojawia infrastruktura ładowania, która obecnie – trzeba to otwarcie powiedzieć – jest zupełnie nieprzygotowana do przyjęcia tak dużej liczby pojazdów elektrycznych ciężarowych. Praktycznie żadna stacja ogólnodostępna, którą znamy, nie jest przystosowana, czy nie została zbudowana, bezpośrednio pod potrzeby transportu ciężkiego. To jest coś, co jest przed nami, co nas czeka w najbliższych latach, ale nadal to jest ten obszar, który musimy zdynamizować. Musimy zwiększyć dynamikę, bo widzimy w tym sens pod względem środowiskowym.

Potwierdzenie tego mieliśmy już w zeszłym roku, gdy realizowaliśmy projekt EKO-LOG, w ramach którego badaliśmy przejazdy ciężarówki elektrycznej 27-tonowej marki Volvo, m. in. realizując dostawy dla IKEA i H&M z przewoźnikiem No Limit. W ramach tego projektu wykazaliśmy oszczędności środowiskowe. Przy przejechaniu 5 tysięcy kilometrów oszczędności są takie, że pojazd osobowy musiałby przejechać 20 tysięcy kilometrów, żeby oszczędzić taką ilość CO₂, którą my oszczędziliśmy, przejeżdżając 5 tysięcy kilometrów. Jest istotny sens w tym, co robimy, aby elektryfikować sektor transportu ciężkiego, zwłaszcza że rozwiązania, które obecnie mamy do dyspozycji, są rozwiązaniami cały czas nieidealnymi.

Gdy patrzymy na wzrost efektywności, widzimy, że paliwa oparte na paliwach kopalnych są bardzo mało efektywne. Najbardziej efektywne źródło to pojazd elektryczny, akumulatorowy, zasilany energią z OZE. Bardzo ważne jest także, aby w tej dyskusji nie zapominać o ekosystemie, który wzajemnie się wspiera: zielona energia wspiera transport zeroemisyjny. Wtedy to może faktycznie sensownie funkcjonować i przynosić efekty w skali, na które my bardzo mocno liczymy.

Tak wygląda sytuacja dzisiaj. Jakie wyzwania przed nami? Wyzwania napływają do nas oczywiście z Brukseli. Nie jest to jedyny obszar stymulowany prawodawstwem unijnym, i bardzo dobrze. Obszar transportu ciężkiego, tak jak obszar transportu lekkiego, który już od lat musi się mierzyć z normami emisyjnymi, także coraz mocniej będzie się mierzył z normami emisyjnymi, które wpłyną na zmiany w obszarze napędowym. Praktycznie wszyscy nasi członkowie reprezentujący sektor transportu ciężkiego – myślę, że pan prezes Faryś potwierdzi, że to jest prawda – już idą w tym kierunku, nie czekając nawet na cele zapisane w dokumentach unijnych. Zatem ten rynek będzie się zmieniał od strony producenckiej.

Widzimy już pierwsze efekty, aczkolwiek też musimy mieć pełną świadomość, że ten rynek dopiero się rodzi. W całej Europie zarejestrowano zaledwie kilkadziesiąt pojazdów powyżej 16 ton, zatem cztery zarejestrowane w Polsce, wszystkie w ubiegłym roku, mogą nie wyglądać aż tak źle w porównaniu z tym, że na największym pod względem ilościowym rynku, w Szwajcarii, w zeszłym roku zarejestrowano zaledwie 77 ciągników 16 ton plus. To jest dla nas bardzo ważny sygnał, że możemy stać się – i powinniśmy to bardzo poważnie rozważyć – liderem w obszarze transportu zeroemisyjnego ciężkiego, bo nie musimy gonić, teraz startujemy mniej więcej z tego samego punktu co inne europejskie państwa. Wobec tak dużej liczby osób zatrudnionych w tym sektorze i wobec tego, jak mocno ten sektor kontrybuuje w PKB, naszym obowiązkiem powinno być pójście w tym kierunku.

Konieczne jest, żeby ten kierunek był rozwijany chociażby w kontekście programów wsparcia, o czym jeszcze dziś kilka słów pozwolę sobie powiedzieć. Mielśmy taki przedsmak programu, który wydaje się, że jest kierunkowo właściwy, aczkolwiek musi być na pewno sprofilowany na potrzeby transportu ciężkiego. Mówię o programie wsparcia infrastruktury szybkiej, czyli o stacjach o mocy powyżej 150 kW. Gdyby taki program był dedykowany transportowi ciężkiemu, to na pewno jest to krok we właściwym kierunku.

Mówiłem o tym, jakie jest podejście koncernów motoryzacyjnych. Te dwa slajdy są potwierdzeniem tego, że wszyscy liczący się na tym rynku gracze już bardzo mocno wchodzi na rynek elektromobilności. Pojawiają się w ofercie pierwsze pojazdy powyżej 16 ton, pojawiają się także pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej 40 ton, zatem te najcięższe pojazdy, które kolokwialnie nazywamy TIR-ami, także się elektryfikują. Już w tym roku, myślę, będziemy mogli powiedzieć o pierwszych pojazdach, które będą dysponowały numerem rejestracyjnym wydanym w Polsce. Kolejne, mam nadzieję, będą bardzo szybko dołączały do tego grona. Ta tabelka jest tego potwierdzeniem, że już jest coraz więcej pojazdów dostępnych w ofercie.

Oczywiście pamiętajmy, że jesteśmy świadkami największego kryzysu motoryzacyjnego od lat, zatem rynek podażowy jest zahamowany, ale już teraz, gdy chcemy, to możemy wybierać w kilku modelach. Oczywiście czas oczekiwania na dostawę to zupełnie inna sprawa.

Jak wygląda nasza gotowość na rynku? Zaczniemy od infrastruktury. Zakładamy – i te same założenia przyjmują międzynarodowe think tanki – że liczba pojazdów ciężarowych może się zwiększyć 60-krotnie w perspektywie kolejnych lat. W tym okresie stacje ładowania DC będą służyły głównie temu, żeby właśnie ładować transport ciężki. Czyli sumarycznie liczba kilowatogodzin czy już w zasadzie terawatogodzin, które będą konsumowane przez transport ciężki, będzie wyższa niż w przypadku transportu osobowego i dostawczego 3,5 tony. Infrastruktura będzie się zmieniała w sposób nieprawdopodobny, bo pamiętajmy, że w przypadku transportu ciężkiego mówimy o infrastrukturze już nawet nie 150 kW, ale 350 kW, a obecnie trwają prace nad standardem MCS, czyli standardem megawatowym. To wszystko nas czeka w najbliższej przyszłości i do tego musimy być coraz lepiej przygotowani.

Z naszych szacunków wynika, że sieć w Polsce liczy blisko 20 MW. Wszystkie stacje ogólnodostępne, które są na sieci TEN-T, mają łącznie 20 megawatów, tak wynika z naszych analiz. W przypadku dokumentu programowego AFIR, czyli kluczowego rozporządzenia w kontekście rozwoju infrastruktury ładowania, same wyłącznie potrzeby transportu ciężkiego i osobowego na sieci TEN-T będą oznaczały w 2025 r. od 40 do 80 megawatów. To jest ta liczba, która w zależności od przyjmowanego przez nas scenariusza AFIR-u... Pamiętajmy, że ten

dokument cały czas jest jeszcze projektem i jest diskutowany. To są liczby cztery razy większe niż to, co mamy obecnie.

Pamiętajmy, że ten nam najbliższy wskaźnik, w kontekście tego, że państwa członkowskie już się zgodziły na taki kierunek, to jest 80 MW. To jest cały czas bardzo wiele. Tych 80 MW przełoży się na to, że na sieci TEN-T co 120 km będą musiały funkcjonować stacje, których w Polsce po prostu nie ma. Łączne moce hubów ładowania będą liczone w megawatach, a nie – jak obecnie – w kilowatach, a często poniżej 100 kW. A my mówimy o łącznych mocach, które docelowo będą szły w kierunku 6–8 kW przy sieci TEN-T. Takie huby ładowania muszą zostać stworzone, żeby sprostały wymogom rozwijającej się liczbie samochodów ciężarowych, które po polskich i europejskich drogach będą się poruszać.

Jakie zatem są przed nami wyzwania? Część jest już przez nas właściwie adresowana. Widzimy, że zwłaszcza w obszarze logistyki miejskiej mamy możliwość pokrycia tych samych tras, które są pokrywane samochodami konwencjonalnymi, samochodami elektrycznymi. Widzimy, że ceny tych pojazdów cały czas spadają. To jest oczywiście efekt skali, który powolutku się pojawia, a który będzie mocniej zauważalny w kolejnych latach. To oczywiście bezpośrednio wpływa na konkurencyjność TCO, która cały czas jest daleka od pozytywnego wyniku, ale na pewno z każdym rokiem idziemy w tym kierunku. To, co na pewno jest dla nas do zaadresowania, to po pierwsze, infrastruktura, a po drugie – i to jest na pewno zadanie dla branży motoryzacyjnej – poszerzenie oferty rynkowej. Z kolei po trzecie, wsparcie państwa w obszarze rozwoju transportu ciężkiego, czy to w obszarze infrastruktury, czy to w obszarze pojazdów.

W obszarze infrastruktury niezbędne jest nie tylko wsparcie finansowe, ale także kwestie związane z przyłączeniem tak dużej mocy, jeśli mówimy o stacjach, które są zlokalizowane w ramach hubów liczonych w dużych megawatach. Musimy mieć świadomość, że przyłącza będą realizowane latami. Ten czas trzeba spróbować skrócić. Myślę, że to jest temat na oddzielne posiedzenie podkomisji, ale my jako organizacja identyfikujemy kwestię przyłączy jako absolutnie krytyczną dla rozwoju transportu ciężkiego zeroemisyjnego, ale także dla transportu osobowego i dostawczego. Musimy sprostać wymogom zmieniającego się świata i sprawić, aby na przyłączy nie trzeba było czekać nawet trzy lata, a mówimy o przyłączach o oczywiście dużo niższej mocy, niż ma to, czy będzie miało, miejsce w przypadku transportu ciężarowego.

Musimy się zastanowić nad potencjalnymi mechanizmami wsparcia na rynku transportu ciężkiego i uświadomić sobie, że te mechanizmy wsparcia już funkcjonują w wybranych europejskich, i to nie tylko zachodnioeuropejskich, państwach. Dziś mieliśmy okazję o tym chwilę rozmawiać z prezesem Farysiem. To jest bardzo istotne, żebyśmy mieli świadomość, że jeśli będą rynki, które będą miały większy potencjał, żeby zaproponować przedsiębiorcom logistycznym rozwój zeroemisyjnej floty, to one będą wygrywały w średnim okresie. Zatem my także musimy popatrzeć, jak to jest realizowane w państwach europejskich, i spróbować przygotować taką strategię w Polsce, która jest jednym z największych rynków, co wielokrotnie dziś podkreślałem, żeby w perspektywie 5 i 10 lat nasze miejsce zostało utrzymane, a może nawet wzmocnione.

Musimy myśleć zarówno o mechanizmach subsydiowania tego rynku, jak i o zmianach regulacyjnych, jak choćby zmiana tonażu, wejście z DMC na 42 tony zamiast 40 ton. To są rzeczy, które już się dzieją w europejskich państwach. Mówimy o bardziej elastycznych taryfach w przypadku ogólnodostępnych taryf ładowania przy możliwości ograniczenia opłat związanych z przejazdem po drogach dla transportu ciężkiego. Zatem jest pewien katalog narzędzi, z którego na pewno możemy wybierać, a które zostały w praktyce sprawdzone.

Na koniec chciałbym powiedzieć wyłącznie o jednym projekcie, który realizujemy jako organizacja we współpracy z naszymi członkami, którzy także są obecni na tej sali. Chcielibyśmy, żeby Polska stała się jednym z wiodących rynków w obszarze ciężkiego transportu w perspektywie 5–10 lat. Wierzimy, że to jest ten moment, który pozwoli nam osiągnąć cel, jeśli właściwie się do tego przygotujemy. Dlatego pozwoliliśmy sobie uruchomić projekt pilotażowy, którego celem jest koncepcja rozwoju modelowej sieci ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowych.

Pamiętajmy, że mówimy o transporcie dalekobieżnym. Nie mówimy o konieczności powstania tysięcy stacji ładowania zogniskowanych w hubach, mówimy o setkach czy dosłownie 120 lokalizacjach, które pozwoliłyby zelektryfikować sieć transportową; pozwoliłyby, żeby polskie przedsiębiorstwa logistyczne mogły przewozić towary na Zachód, na Wschód, na Południe i przez połączenia promowe także na Północ. Tę sieć trzeba bardzo mądrze zaplanować, tak żeby była ona tworzona etapowo, byśmy mogli wskazać te trasy, które będą elektryfikowane w pierwszej kolejności. Dlatego w ramach szerokiego łańcucha firm, które mamy wielką przyjemność reprezentować, badamy, które trasy mogą być zelektryfikowane w pierwszej kolejności, żeby huby, które powstaną w pierwszej kolejności, mogły mieć swoją utylizację na jak najwyższym poziomie.

To jest teraz dla nas cel, który powinien zjednoczyć nas wszystkich, bo jeśli my ten moment – pozwolę sobie na kolokwializm – prześpiemy, jeśli nie wykorzystamy momentu, w którym teraz jesteśmy, żeby zdynamizować działania i zaproponować bardzo spójną strategię zaadresowania tego obszaru, to niestety musimy się liczyć z tym, że takie kraje jak Francja czy Niemcy będą nad nami zyskiwały przewagę, realizując projekty, a widać, że one zaczęły już być tam realizowane. Stąd w ramach naszego projektu chcemy, po pierwsze, budować wiedzę, po drugie, pomagać projektować te stacje, które będą odpowiedzią na potrzeby rynku nie tyle w 2023 r., ale w roku 2030.

Chcemy pomóc we wskazaniu właściwych lokalizacji hubów ładowania, a także pomóc we wskazaniu mechanizmów wsparcia tego rynku, które pozwolą rozwijać się temu rynkowi. Chcielibyśmy, że całość przeniosła nas jako rynek w Polsce do momentu, w którym będziemy mogli stworzyć sieć ładowania pojazdów ciężarowych, co polskim przedsiębiorcom da możliwość funkcjonowania w ramach rynku europejskiego przez kolejne lata.

Na tym chciałem zakończyć. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, pozwólcie, że przyjmimy taki sposób procedowania. Oddam głos panu ministrowi, żeby ewentualnie króciutko się odniósł do planów rządowych w tym zakresie, bo padło tu kilka ciekawych tematów. Szczególnie widziałem te 315 mln zł, które się rozeszły w ciągu 14 dni.

Jeśli to tak szybko się rozchodzi, to jest pytanie. Jeśli chodzi o nakłady na stacje ładowania, to potrzeba środków – czy rząd nie przewiduje zwiększenia tej puli? Podobnie jeśli chodzi o program pilotażowy. Czy tutaj ewentualnie będzie zaangażowanie ze strony rządu? Później przeszlibyśmy do drugiej prezentacji. Jeżeli pan minister zechce się do niej odnieść także, to również byśmy prosili. Później króciutko trzecia, a następnie przeszlibyśmy do dyskusji. Sygnalizuję, że jeżeli mamy pytania do poszczególnych prelegentów, to żeby sobie je zapisywać.

Teraz oddałbym głos panu ministrowi i od razu chcę państwu powiedzieć, że jeśli chodzi o kwestię tych problemów technicznych, to na wrzesień planowane jest posiedzenie Komisji, dosyć trudne i gorące, z operatorami sieci energetycznych. Na ten temat odbyło się już jedno posiedzenie w ubiegłym roku, a temat rzeczywiście jest kluczowy, jeżeli chodzi o kwestie transportu publicznego, indywidualnego i ciężkiego. Wiem, że w tej sprawie toczą się dyskusje, więc już zapowiadam, że będzie to trudne posiedzenie dla każdej ze stron, ale będziemy próbowali o tych problemach rozmawiać.

Proszę bardzo, panie ministrze, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w MKiŚ Ireneusz Zyska:

Dziękuję bardzo. Dziękuję panu prezesowi Maciejowi Mazurowi za doskonałą prezentację i pokazanie perspektywy rozwoju rynku.

Otóż proszę państwa, nie chciałbym kolejnego przemówienia, bo nie po to się spotkaliśmy, ale poprosiłem o głos, żeby powiedzieć, że podejmujemy już konkretnie działania w kontekście realizacji tego, co w projekcie rozporządzenia AFIR się znalazło. Mogę państwa poinformować, że odbyliśmy spotkania z Ministerstwem Infrastruktury, które reprezentował konkretnie pan minister Rafał Weber, ale także z obecnym na sali panem ministrem Tomaszem Żuchowskim, dyrektorem generalnym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, właśnie w kontekście realizacji tych założeń rozwoju sieci

na drogach TEN-T, infrastruktury ładowania pojazdów ciężarowych czy w ogóle wszystkich pojazdów, ale ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów ciężarowych.

Chciałbym zapowiedzieć, że w ciągu... Chciałbym to jeszcze uzgodnić, ale może to się uda nawet w przyszłym tygodniu, ale jeśli nie, bo jest sezon urlopowy, to w ciągu dwóch tygodni ustalimy termin posiedzenia Komitetu sterującego programem rozwoju elektromobilności. Przypomnę, że taki Komitet sterujący funkcjonuje w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Mieliśmy pewną przerwę z uwagi na covid, nie wróciliśmy jeszcze do regularnych spotkań i jest to doskonała okazja, żeby właśnie najbliższe posiedzenie poświęcić rozwojowi infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Zaprosimy przedstawicieli energetyki, również przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej, żebyśmy mogli jeszcze raz wywołać ten temat. Państwo z organizacji branżowych przedstawiają temat, jak to dzisiaj jest przedstawiane na posiedzeniu podkomisji. Myślę, że uda nam się rozpocząć mapę drogową w kierunku realizacji tych projektów.

To bardzo dobrze, że spotykamy się w Sejmie, ale chcę powiedzieć, że w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, jak i w Ministerstwie Infrastruktury ten problem jest bardzo wysoko oceniany jako temat do szybkiego podjęcia działań w wymiarze legislacyjnym, w wymiarze programowym, w wymiarze finansowania projektów. Chciałbym tylko anonsować, że w najbliższym czasie posiedzenie Komitetu sterującego programem rozwoju elektromobilności się odbędzie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję, panie ministrze.

Przechodzimy do drugiej prezentacji. Pan poseł Poncyłjusz już zgłasza się z pytaniem do pana ministra, ale to po prezentacjach.

Proszę bardzo, pan Rafał Bajczuk, w imieniu prezesa Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych. Prezentacja w zakresie aspektów środowiskowych elektrycznego transportu ciężkiego w Polsce. Proszę bardzo.

Starszy analityk Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Rafał Bajczuk:

Dzień dobry państwu, nazywam się Rafał Bajczuk, jestem przedstawicielem Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych. Ze mną jest Aleksander Szałański, który w fundacji zajmuje się m.in. elektryfikacją sektora samochodów dostawczych. Ja się zajmuję samochodami ciężarowymi oraz elektryfikacją samochodów osobowych.

Nasza organizacja, oprócz tego, że działamy w Polsce, pełni też funkcję polskiego biura organizacji Transport & Environment. Jest to największa organizacja w Brukseli, która zajmuje się dekarbonizacją transportu. Dzisiaj chciałbym państwu powiedzieć o trzech rzeczach. Po pierwsze zarysować, w jakim miejscu rozwoju tego rynku samochodów elektrycznych ciężarowych jesteśmy obecnie. Druga rzecz – porozmawiać o opłacalności i sensie rozwoju tego obszaru i zaproponować działania, które mogłyby wesprzeć elektryfikację samochodów ciężarowych.

Dlaczego w ogóle zajmujemy się elektryfikacją transportu? Jak widać na tym wykresie, ta niebieska linia to są emisje transportowe w Unii Europejskiej. Inne kolorowe linie to są emisje ze wszystkich innych sektorów: energetyki, przemysłu, budynków, rolnictwa. Jak widać, w transporcie od lat 90. mamy duży problem, dlatego że emisje nie rosną zamiast spadać. Tak naprawdę od niedawna Komisja Europejska i państwa członkowskie na poważnie podjęły się tego tematu.

Samochody ciężarowe, jak widać na tym wykresie, stanowią prawie jedną trzecią wszystkich emisji transportowych. Jeśli chodzi o emisje transportowe w Unii Europejskiej, to obserwujemy bardzo duży wzrost emisji z samochodów dostawczych. Ma to związek przede wszystkim ze wzrostem popularności handlu internetowego, e-commerce. To jest ta niebieska linia. Drugie miejsce stanowi natomiast wzrost emisji z samochodów ciężarowych. Emisje z transportu towarów rosną szybciej niż emisje z transportu osobowego. Z drugiej strony, jak widzimy na drugim wykresie, udział elektrycznych samochodów dostawczych wzrasta dużo wolniej niż udział elektrycznych samochodów osobowych. Tu jeszcze czekamy na przełom rynkowy i przełom technologiczny.

To, co obserwowaliśmy w ostatnich latach, czyli szybki wzrost sprzedaży samochodów elektrycznych, ma związek bezpośrednio z legislacją Unii Europejskiej. Najważniejszy

akt prawny to jest rozporządzenie regulujące emisję CO₂ z samochodów, ono jest w tej chwili procedowane. Będzie zakładać, że w 2035 r. należy całkowicie zakończyć sprzedaż samochodów osobowych z silnikiem spalinowym, żeby w sprzedaży były wyłącznie samochody elektryczne. Poparł to już Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej. Te cele na najbliższe lata, na 2025 i 2030 r., będą zaostrzone. Emisje samochodów osobowych w 2030 r. spadną o 50%.

Jeśli chodzi o rozporządzenie, które reguluje to samo dla samochodów ciężarowych, to będzie ono procedowane w przyszłym roku. Jesienią 2022 r. Komisja Europejska przedstawi plany co do zaostrzenia norm emisji dwutlenku węgla dla samochodów ciężarowych. Zakładamy, że KE zaproponuje, żeby – tak samo jak w przypadku samochodów osobowych – w 2035 r. wycofać ze sprzedaży samochody ciężarowe z silnikiem spalinowym, właśnie po to, żeby zredukować emisje z tego obszaru.

Jak słyszeliśmy podczas poprzedniej prezentacji, Polska jest potęgą jeśli chodzi o transport drogowy towarów. Transportujemy ich najwięcej w Unii Europejskiej. Jeśli chodzi o rynek przewozów międzynarodowych, to polskie firmy zajmują jedną trzecią tego rynku. Jesteśmy potęgą, jest to dla nas bardzo ważny obszar. Za chwilę wytłumaczę, dlaczego w związku z tym elektryfikacja tego sektora jest tak ważna.

Jeśli chodzi o rynek samochodów ciężarowych, to tak samo jak pokazał Maciek Mazur, jesteśmy trzecim rynkiem w Unii Europejskiej, jeśli chodzi o samochody ciężarowe powyżej 3,5 tony, po Niemczech i Francji. Jak wygląda w tym momencie rynek nowych samochodów ciężarowych? Znakomita większość to samochody z silnikiem Diesla, a samochody z napędami alternatywnymi to są przede wszystkim samochody ciężarowe na gaz ziemny.

Jesteśmy na innym etapie rozwoju tego rynku, ale zobaczmy na wykresie po prawej stronie, jak wyglądał w 2021 r. europejski rynek samochodów osobowych. Tutaj już prawie 20% stanowią samochody z wtyczką i ten udział będzie się wyłącznie zwiększał w najbliższych latach. Producenci samochodów ciężarowych zdają sobie sprawę, że elektryfikacja jest nieunikniona. Jak widzimy na tym wykresie, już w tym momencie, przed nowelizacją przepisów dotyczących redukcji emisji CO₂ samochodów ciężarowych, zapowiedzi są dość konkretne. W 2030 r. kilku producentów, jak widać tutaj, w tym największy dominujący rynek, chcą sprzedawać połowę lub więcej zeroemisyjnych samochodów ciężarowych. W sumie, jeśli wziąć pod uwagę zapowiedzi wszystkich producentów, w 2030 r. bez dodatkowych regulacji Unii Europejskiej będzie sprzedawanych ponad 40% zeroemisyjnych nowych samochodów ciężarowych.

Unia Europejska ma cele dotyczące rozwoju infrastruktury do ładowania, tak że strategia rozwoju transportu ciężarowego jest w tym sensie kompletna. Państwa członkowskie poparły konkretne cele dotyczące rozwoju sieci ładowania dla samochodów ciężarowych wzdłuż sieci TEN-T. Na jesieni to rozporządzenie będzie głosowane w Parlamencie Europejskim. Już teraz wiemy, że Parlament Europejski proponuje cele jeszcze bardziej ambitne. Ta infrastruktura będzie musiała powstawać, pierwsze wiążące cele będą już na 2025 r., czyli za trzy lata.

W ten sposób będzie wyglądało tempo przyrostu liczby stacji do ładowania samochodów ciężarowych wzdłuż sieci TEN-T do 2030 r. Ten segment cały czas się udoskonala i rozwija swoją technologię. Ta zmiana jest widoczna na przykładzie rozporządzenia AFIR, o którym tutaj mówiono. Komisja Europejska zakłada, żeby moc ładowarek do samochodów ciężarowych wynosiła 350 kW, podczas gdy już teraz na rynku funkcjonuje wyższy standard ładowania, tzw. Megawatt Charging System, który umożliwia moc ładowania nawet powyżej 3 MW, czyli prawie 10 razy więcej.

Teraz chciałem szybko omówić koszty, czyli tak naprawdę najważniejszy temat, jeśli chodzi o elektryfikację samochodów ciężarowych. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych we współpracy z Cambridge Econometrics, brytyjskim think tankiem, w zeszłym roku policzyła całkowity koszt użytkowania samochodów ciężarowych. Ten raport jest dostępny pod wskazanym linkiem. W raporcie porównaliśmy całkowite koszty użytkowania trzech zeroemisyjnych technologii dla samochodów ciężarowych, tzn. samochody bateryjne, samochody z pantografami elektryczne i samochody wodorowe. Oczywiście

była to analiza scenariuszowa, gdzie przyjęliśmy konkretne założenia dotyczące kosztów technologii, kosztów paliw i energii elektrycznej na 2025 r., 2030 r. i 2050 r.

Po lewej stronie wykresu widzimy koszty zakupu samochodu ciężarowego w konkretnych latach. W 2025 r. baterijny samochód ciężarowy będzie ponad jedną trzecią droższy od tradycyjnego samochodu z silnikiem Diesla. Tańsza w zakupie będzie ciężarówka wodorowa. Jeszcze tańsza ciężarówka pantografowa. Te koszty będą się zmieniać w kolejnych latach głównie ze względu na spadek kosztu baterii. W 2050 r. tylko w zakupie ciężarówka baterijna powinna być najtańszą technologią zeroemisyjną.

Po prawej stronie widzimy całkowite koszty użytkowania, które biorą pod uwagę koszty zakupu paliwa, serwisowania i finansowania takiej ciężarówki. Tutaj widać, że już w 2025 r., przy wysokich kosztach zakupu samochodu ciężarowego na baterie, technologia baterijna będzie bardziej konkurencyjna cenowo niż ciężarówka z silnikiem Diesla. Wynika to głównie z niskich kosztów paliwa. Samochody ciężarowe przejeżdżają rocznie 100–150 tys. km i stąd ta duża różnica.

Chciałbym jeszcze zwrócić państwa uwagę na bardzo wysokie całkowite koszty użytkowania ciężarówek na wodór, gdzie z kolei paliwo jest powodem wysokiego kosztu. Wodór jest po prostu bardzo drogim i nieefektywnym sposobem magazynowania energii elektrycznej. To jest też wskazówka, żebyśmy nie szli tą drogą, dlatego że będzie to w średnim i długim okresie mniej opłacalne niż ciężarówki bateryjne.

Policzyliśmy też całkowite koszty inwestycji w infrastrukturę, czyli koszty technologii dróg elektrycznych, koszty budowy infrastruktury sieciowej, czyli linii elektrycznych nad autostradami, w przypadku technologii baterijnej – koszty budowy szybkich ładowarek oraz wolnych ładowarek na zajezdniach oraz koszty budowy publicznie dostępnych stacji do tankowania wodoru. Znowu technologia wodorowa jest najdroższa. Najtańsza byłaby technologia dróg elektrycznych, a infrastruktura dla ciężarówek bateryjnych jest pośrodku. To są koszty skumulowane do 2050 r.

Jeśli chcemy wspierać rozwój elektrycznych samochodów ciężarowych, potrzebujemy w tym momencie instrumentów wsparcia. Mamy szereg tych instrumentów. Pierwszy, najprostszy, który powinniśmy wdrożyć w Polsce, to różnicowanie opłat za korzystanie z dróg. Przypomnę, że w tym momencie mamy takie zróżnicowanie, ale ono odnosi się wyłącznie do normy EURO5, czyli do samochodów wyprodukowanych przed 2015 r. Skutkiem tego jest fakt, że po Polsce w przewozach krajowych jeżdżą głównie starsze samochody ciężarowe, natomiast nowsze, z normą Euro 6 czy na gaz ziemny, są wykorzystywane głównie przy przewozach międzynarodowych, gdzie przewoźnicy płacą niższe opłaty drogowe.

Przypomnę, że w tym roku przyjęliśmy w Unii Europejskiej znowelizowaną dyrektywę o eurowiniecie, która nakłada na państwa członkowskie obowiązek wprowadzenia takiego zróżnicowania, włącznie z wprowadzeniem najniższej opłaty dla ciężarówek zeroemisyjnych. Mamy na to czas do końca 2024 r. Drugim bardzo ważnym instrumentem, który wspomógłby ten rynek, są dopłaty do budowy infrastruktury do ładowania, nie tylko tej publicznie dostępnej, ale również tej na zajezdniach. Elektromobilność ciężarowa na początku zacznie się rozwijać w przypadku przewozów na mniejszych dystansach, do ok. 300–400 km, gdzie nie będzie konieczności korzystania z publicznie dostępnej infrastruktury do ładowania. Ale koszty dla przewoźników dotyczące budowy tej infrastruktury są duże.

Kolejnymi możliwymi instrumentami są ulgi podatkowe, dopłaty bezpośrednie do zakupu pojazdów i wprowadzenie ograniczeń w poruszaniu się po miastach w ramach stref czystego transportu. Oczywiście nie od razu, ale w perspektywie czasowej, żeby firmy dostawcze i logistyczne, które realizują przewozy w mieście, miały czas, aby wkomponować to w swoje plany inwestycyjne.

To już ostatni slajd. Chciałem krótko powiedzieć, dlaczego powinniśmy wspierać sektor elektrycznych samochodów ciężarowych. Przede wszystkim dlatego, z naszej perspektywy, że zapewni to w długim okresie utrzymanie konkurencyjności polskich firm transportowych. W tym momencie elektryczne samochody ciężarowe są droższe, ich całkowity koszt użytkowania jest wyższy niż samochodów spalinowych, nie są one konkurencyjne, ale już za kilka lat, w 2025–2027 r., te samochody będą tańsze głów-

nie ze względu na niższe koszty paliwa. Przewoźnicy europejscy, którzy będą korzystali z tych elektrycznych samochodów ciężarowych, będą oferowali tańsze usługi, będą bardziej konkurencyjni. Logistyka jest bardzo ważnym pracodawcą, ważnym sektorem naszej gospodarki.

Drugi ważny powód to rozwój sektora elektromobilności. Pozwoliłem sobie załączyć do tej prezentacji mapy z raportu Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności, gdzie zostało dokładnie skatalogowane, ile mamy firm zajmujących się elektromobilnością, jaki mają wkład w polską gospodarkę. Przypomnę, że jesteśmy w tym momencie największym producentem baterii litowo-jonowych dla samochodów elektrycznych w Europie. Jesteśmy też największym producentem i eksporterem autobusów elektrycznych w Europie. Jest to ogromna możliwość dla naszej gospodarki, dla naszego rozwijającego się sektora elektromobilności do tego, żeby tutaj zostać liderem.

W dłuższym okresie będziemy bardziej bezpieczni energetycznie, ograniczymy import ropy naftowej i tak samo jak w przypadku samochodów osobowych – poprawi się jakość powietrza w miastach. Samochody ciężarowe mają o wiele większe przebiegi roczne niż samochody osobowe.

Dziękuję za uwagę. Zapraszam do zapoznania się z raportem i do kontaktu.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo za tę prezentację. Czy do tego pan minister ma jakieś uwagi? Nie. W takim razie przechodzimy do trzeciej prezentacji i otwieramy dyskusję. Prosiłbym pana Krzysztofa Burdę, prezesa Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności, o przedstawienie prezentacji.

Prezes Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności Krzysztof Burda:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Krzysztof Burda, jestem prezesem Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności. Korzystając z okazji, chciałbym państwu dzisiaj przedstawić krótko perspektywy rozwoju infrastruktury ładowania i technologie, jakie są obecne teraz na rynku.

Jak wiemy, rynek ten dopiero się rozwija. Widzieliśmy dzisiaj dużo danych, dużo przewidywań, informacji, w jaki sposób powinniśmy wspierać ten rynek, ale wydaje się, że to właśnie od infrastruktury ładowania powinniśmy zacząć. Żeby zbudować rynek, żeby zbudować przewagi konkurencyjne, musimy przede wszystkim zbudować możliwości korzystania z pojazdów elektrycznych, w tym wypadku ciężkich pojazdów elektrycznych.

Odniosę się do tego, co już powiedział pan minister Zyska. Polska jest jednym z liderów w Europie, jeśli chodzi o przewozy międzynarodowe, co również potwierdzały dane prezentowane przez kolegów z organizacji branżowych. Myślę, że jest o co powalczyć w kontekście całej Europy, aby nie stracić statusu lidera. Jest to jeden z najważniejszych aspektów, aby się zastanowić, jak to zrobić. Widzę, że prezentacja już jest gotowa.

Polska Izba Elektromobilności reprezentuje część branży elektromobilności w Polsce, zarówno producentów infrastruktury, producentów pojazdów, jak i operatorów oraz firmy transportowe, które realizują wyspecjalizowane przewozy w sektorze elektromobilności. Myślę, że wszyscy tutaj mają świadomość tego, że w rozmowie o transporcie krajowym czy międzynarodowym za chwilę dojdzie nam jeszcze jeden aspekt, który będzie bardzo ważny, a mianowicie rozszerzona odpowiedzialność każdego producenta za ślad węglowy. Właśnie na ten kontekst bardzo chciałbym zwrócić uwagę. Jest nie tylko polityka europejska, która nadaje tempo wszystkim zmianom, ale jesteśmy również w obliczu takich wyzwań jak transformacja energetyczna.

Sektor automotive stał się nieodłączną częścią transformacji energetycznej, abyśmy mogli mieć dostęp do zielonej energii, abyśmy mogli redukować ślad węglowy zarówno w transporcie osobowym, jak i w transporcie ciężkim, abyśmy mogli skracać łańcuchy dostaw i dostarczać towary w sposób zeroemisyjny. Transformacja transportu, jak już wspominałem, jest nieodłącznym elementem tego, co powyżej. Dochodzi kontekst drożących węglowodorów oraz ograniczenia zużycia węglowodorów, chociażby z kierunków wschodnich. Być może czekają nas rewolucje, jeśli chodzi o ceny paliw i ropy. Dochodzi

wówczas aspekt ekonomiczny, korzystanie z ciężarówek zeroemisyjnych może być opłacalne szybciej, niż obecnie przewidujemy.

Tu także duża rola Polski. Podczas COP24 w Katowicach podpisano międzynarodową deklarację Driving Change Together, która mówi o masowej elektryfikacji transportu. Warto przypomnieć w tym miejscu o tym, jaki mamy wkład. Możemy dalej ten wkład realizować i być przykładem dla Europy, szczególnie w aspekcie transportu ciężkiego.

Transport ciężki powinien realizować politykę klimatyczną Unii Europejskiej i dążenie do neutralności klimatycznej w roku 2050, zgodnie z porozumieniem paryskim. Czy będziemy w stanie szybko elektryfikować pojazdy ciężkie? Tego na ten moment nie wiemy, ale mamy doskonałe przykłady z przeszłości. Jesteśmy dokładnie na tym samym etapie elektryfikacji transportu ciężkiego co projekty pilotażowe chociażby w obszarze autobusów elektrycznych od roku 2012, kiedy to największe miasta w Europie kupowały zaledwie kilka autobusów elektrycznych i kilka stacji ładowania. Testowały, próbowały różnych strategii, określały swoje potrzeby i możliwości, po to żeby stworzyć całkiem nowy rynek rozwoju infrastruktury ładowania, dostępnych technologii ładowania – nocnego, pantografowego, w mieście, na zajezdniach. Stworzył się wokół tego rynek, modele wdrażane są z powodzeniem praktycznie w coraz mniejszych miastach w Polsce i w Europie.

Jednocześnie jesteśmy świadkami bardzo dynamicznej elektryfikacji transportu lekkiego, osobowego, dostawczego. Szczególnie rewolucję obserwujemy w ostatnich dwóch latach, kiedy to pandemia nieco spowolniła sektor samochodów tradycyjnych, a przyspieszyła rozwój elektromobilności, co oczywiście nie jest tylko efektem pandemii, ale nakładających się na to zaostrzonych norm emisji oraz dynamicznego rozwoju infrastruktury ładowania w tym obszarze, szczególnie w krajach zachodniej Europy.

Jesteśmy na podobnym etapie rozwoju rynku pojazdów ciężkich. Jak słusznie zauważył pan Maciej, aktualnie w Polsce mamy zarejestrowane cztery pojazdy elektryczne i nie mamy w ogóle infrastruktury ładowania. Doskonale wiemy od przedstawicieli branży, że infrastruktura ładowania dla pojazdów ciężkich powinna być dedykowana tylko dla tych pojazdów. Mają one bowiem swoje wymagania i mimo interfejsu, który jest taki sam jak dla pojazdów osobowych, wymagana jest infrastruktura, która będzie dostosowana, co za chwilę państwo zobaczą.

Jak już wspomniał Rafał Bajczuk, następnym krokiem jest tzw. MCS, czyli Megawatt Charging System. Za chwilę państwu przybliży to rozwiązanie. Zgodnie z przewidywaniami raportu Boston Consulting Group czeka nas rewolucja, jeśli chodzi o liczbę pojazdów ciężkich w Europie. Szacuje się, że w 2030 r. będzie to ok. 30% rynku, a przy ambitnym podejściu do celów wynikających z polityki Green Deal będzie to nawet 50% floty pojazdów ciężkich nowo rejestrowanych, aby w roku 2035 osiągnąć minimum 80%, chyba że cele zostaną zaostrzone, jak to już dzisiaj zostało wspomniane. Patrząc na wartości liczbowe, przewiduje się, że będzie to ok. 150 tysięcy pojazdów nowo zarejestrowanych w roku 2030, zaś sami producenci mówią otwarcie, że od roku 2025 będą w stanie dostarczać już ilości masowe nie tylko do projektów pilotażowych, ale również produkty komercyjne na rynek.

To tym bardziej wymusza spojrzenie w kierunku infrastruktury ładowania, która ma być temu dedykowana, która wymaga wysokich mocy po to, aby wesprzeć rozwój tego rynku, szczególnie na początku, kiedy utylizacja infrastruktury ładowania jest na bardzo niskim poziomie, ponieważ mała liczba pojazdów nie generuje obrotów dla operatorów. Trzeba w bardzo przemyślany sposób realizować infrastrukturę ładowania. Tu rola Polski znów jest kluczowa, ponieważ jesteśmy hubem transportowym, jednym z najważniejszych graczy w Europie. Mamy również specyficzne położenie, ponieważ mamy trasy północ-południe, wschód-zachód, pojawiają się też kolejne wątki związane z konsekwencjami inwazji Rosji na Ukrainę, a mianowicie z odbudową Ukrainy.

To będzie jeden z kluczowych celów właściwie dla wszystkich interesariuszy, aby wspomóc ten kraj. Będziemy potrzebowali podejścia, aby móc realizować wsparcie przez przewozy zeroemisyjne, dlatego pewne trasy, np. A4 czy A2, mogą mieć kluczowe znaczenie w najbliższych latach. Ważne jest, aby projekty pilotażowe w tym obszarze mogły być realizowane praktycznie jako pierwsze.

Wracając do infrastruktury ładowania, jak wiadomo, stosujemy te same standardy i interfejsy ładowania jak w obszarze pojazdów lekkich, co oznacza, że teoretycznie ciężarówka, podjeżdżając na publiczną stację ładowania, mogłaby skorzystać z tej infrastruktury. Ale tu pojawiają się pewne niuanse, ponieważ pakiety bateryjne ciężarówek potrafią przyjmować dużo wyższe napięcie. Przez to można wygenerować wyższą moc, z którą przesyłana jest energia do ciężarówki, aby uzupełnić poziom w jej akumulatorach. Dlatego też infrastruktura powinna być dedykowana.

Trzeba również przemyśleć takie aspekty, jak chociażby wielkość miejsc parkingowych, czy to na MOP-ach, czy to na dedykowanych parkingach, ale również w centrach logistycznych, gdzie trzeba przemyśleć temat. Jeśli podjeżdża krótka ciężarówka, to ona ma w zupełnie innym miejscu zlokalizowane łącze do ładowania niż zestaw 40-tonowy, który również musi być naładowany. To również funkcja celu, ponieważ transport międzymiastowy, długodystansowy będzie potrzebował wesprzeć się charakterystyką pracy kierowców. Rozmawialiśmy o tym wielokrotnie z prezesem Farysiem i z firmami zrzeszonymi w PZPM, aby zwracać uwagę także na to, aby projektować infrastrukturę tak, żeby wysoka moc była dostępna dla tych kierowców, którzy korzystają z 45-minutowej przerwy podczas jazdy.

Zupełnie inna charakterystyka będzie występowała dla pojazdów, które obsługują chociażby logistykę miejską, logistykę ostatniej mili. Są to przewozy krótkie, zazwyczaj z centrów logistycznych do centrów miast, gdzie strefy czystego transportu również odegrają znaczącą rolę w szybkiej elektryfikacji tego transportu.

Co nas czeka? W czerwcu miała miejsce premiera systemu Megawatt Charging System, który ma pomóc wykorzystywać te krótkie 45-minutowe przerwy, aby można była masowo elektryfikować transport długodystansowy. Kiedy teraz mówimy o hubach 1,4 MW dla pojazdów ciężkich czy też docelowo 3,5 MW dla pojazdów ciężkich, mając możliwość przesyłu energii do pojazdu z mocą ponad 3 MW, będziemy musieli już teraz myśleć o tym, co zrobić nie za 5 lat, aby osiągnąć cel AFIR. Ale raczej w kontekście długodystansowym, w długoletniej perspektywie 10–15 lat, co zrobić, aby przewidzieć z wyprzedzeniem, w jakim kierunku pójdzie rynek. Producenci wspierają implementację Megawatt Charging System, mimo że jesteśmy na początku, zaraz po opracowaniu tego standardu, to szacuje się, że od roku 2024 będzie on miał swoje pierwsze komercyjne wdrożenia.

Implementacja takich technologii czy też technologii pomieszanych, CCS i Combo2 oraz Megawatt Charging System, będą wymuszały przewidywanie odpowiedniej instalacji hubów ładowania dla pojazdów ciężkich. To akurat jest fragment pierwszego programu pilotażowego, który będzie realizowany w Ameryce, w Portland we współpracy z CHarIN-em, którego jesteśmy partnerem. Jest to międzynarodowa organizacja, która odpowiada za rozwój protokołu CCS Combo2, implementacji 115/118, ale także rozwój Megawatt Charging System. Tu również będzie konieczne, aby z wyprzedzeniem myśleć o infrastrukturze ładowania, o tym, w jaki sposób ustawiać w centrach logistycznych poszczególne stacje ładowania, ponieważ każdy z tych systemów ma swoje specyficzne wymagania. Na przykład porty MCS będą tylko z jednej strony pojazdu i tam trzeba będzie instalować infrastrukturę.

Jest jeszcze wiele technicznych aspektów, o których rozmawialiśmy w ramach posiedzeń w PZPM, m.in. zielona tona czy chociażby kwestia długości naczep, która może się zmienić, więc wyzwań, także legislacyjnych, związanych z tym rynkiem jest jeszcze wiele, a z pomocą całej branży będziemy mogli je z dynamicznym podejściem i z łatwością przewyciężyć, aby utrzymać status lidera. To wszystko z mojej strony. Bardzo dziękuję za uwagę. Gdyby można było w jakiś sposób wesprzeć tu działania, to jesteśmy do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję za te wyczerpujące, jeżeli chodzi o temat, prezentacje.

Przechodzimy do punktu drugiego, do dyskusji. Pan poseł Poncyljusz się zgłaszał, za chwilę oddam mu głos. Później pan prezes Jakub Faryś. Ja też będę miał pytanie do pana dyrektora z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Cieszę się, że pań-

stwo z nami jesteście. Jak w waszych planach z kolei wygląda kwestia przygotowania tej infrastruktury? Drogi projektujemy, remontujemy, a ta infrastruktura też jest niezbędna. Czy w tym zakresie te działania są prowadzone?

Otwieram dyskusję, pan poseł Poncyłjusz.

Poseł Paweł Poncyłjusz (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, myślę, że jest to bardzo ciekawy segment transportu i faktycznie będzie się on zmieniał dynamicznie. Obawiam się też, że to będzie pierwszy segment... To do Jakuba Farysia, bo kiedyś rozmawiałem o tym z kolegą Jakuba, że to możliwe, że to jest pierwszy segment na autonomiczność, na przewozy autonomiczne, szczególnie międzyaglomeracyjne. Była kiedyś rozmowa z kolegą Jakuba o tzw. stonogach, które się łączą na obrzeżach miasta i do następnego miasta jedzie taka stonoga z wieloma TIR-ami, które potem przed kolejnym miastem się rozdzielają, bo mają dostarczyć towar na bok, do jakiejś Biedronki.

Panie ministrze, mam do pana jedno pytanie. Płynie taki sygnał ze strony branży komunalnej, a mianowicie ładowarki przy okazji sieci, trakcji trolejbusowej i tramwajowej. Bo pojawia się taki pomysł w wielu miastach, aby szczególnie w nocnych godzinach ta cała sieć mogła być do ładowania pojazdów elektrycznych, ale ograniczeniem jest to, że gdyby np. trolejbusy w Gdyni chciały udostępnić takie ładowanie do samochodów elektrycznych, szczególnie w strefie nocnej, to musiałyby uzyskać koncesję sprzedawcy energii. Czy myśleliście nad tym, żeby te sieci wykorzystać, szczególnie do ładowania nocnego, nie nakładając na przedsiębiorstwa komunikacyjne obowiązku stawiania się pełnoprawnym sprzedawcą energii? Tu należałoby zliberalizować przepisy i wtedy możliwe, że w miastach mielibyśmy bardzo szybko nowy segment biznesu, bo tych przedsiębiorstw komunalnych, które mają trakcję tramwajową lub trolejbusową, jest trochę, choć trolejbusy są chyba tylko w kilku miastach, ale już tramwajów jest więcej.

To jest więc takie moje pytanie do pana. Możliwe, że jeszcze o tym nie myśleliście, ale polecam to waszej uwadze, bo chyba liberalizacja w tym zakresie, że nie każdy, kto udostępnia ładowanie do samochodów elektrycznych, musi być od razu sprzedawcą energii, bardzo otworzyłaby ten rynek i byłaby chyba najniższym kosztem, biorąc pod uwagę rozprowadzenie sieci w wielu miastach. Być może ta sieć, co pan prezes Mazur pokazywał, nawet te pantografowe TIR-y...

Zdaję sobie sprawę, że nie będziemy oczekiwać, że TIR się będzie ładować na placu Konstytucji przy sieci tramwajowej. Ale jeżeli mamy jakiś Annopol przysłowiowy, gdzie jest pętla tramwajowa... Przepraszam za wtręt warszawski, ale pewnie każdy, będąc z innego miasta, może podać takie kluczowe miejsce, gdzie jest pętla tramwajowa i centra logistyczne czy zakłady, gdzie trzeba zapakować większe ilości towaru. Pozostawiam to więc pod rozważenie, bo wydaje się, że to by mogło z jednej strony poprawić standing firm komunalnych, które dzisiaj mają do swojej dyspozycji te trakcje, a z drugiej strony to uatrakcyjniłoby możliwość ładowania na ulicach samochodów osobowych oraz samochodów dostawczych.

Do pana prezesa Mazura mam dwie rzeczy. Czy wam jest już wiadomo – może nawet Ekoenergetyka by powiedziała – ile taka szybka stacja ładowania kosztuje? Bo pan podawał kwotę 315 mln zł, ale nie wiem, czy to na 10 takich ładowarek wystarczy, czy na 100? To jest ważne, bo jeżeli dzisiaj mała ładowarka to kilka tysięcy złotych, z tego, co słyszę, taka 11-kilowatowa, to jest pytanie, ile kosztuje taka 150-kilowatowa?

Drugie pytanie – jak państwo oceniacie ekonomikę korzystania z takich ładowarek przydrożnych przez ciężarówki? Pan pokazał TCO, które gdzieś tam się jeszcze nie bilansuje. Znam takie wyliczenia przy pojazdach 3,5-tonowych, gdzie w ciągu 10 lat TCO jest porównywalne, jeżeli z jednej strony mamy pojazd elektryczny, który w zakupie jest dość drogi, ale paliwo potem może być tanie, a z drugiej strony samochód tradycyjny. Jest więc pytanie, czy ta ekonomika skłania do tego, żeby kłaść akcent na te ładowarki przydrożne dla TIR-ów? Może się okazać, że skórka niewarta wyprawki, że koszt.... Już wiemy dzisiaj, ile kosztuje kilowatogodzina na takich ładowarkach komercyjnych. Ona zaczyna już nie być tak atrakcyjna, jeżeli się tego nie robi w swojej bazie, gdzie się ma panele fotowoltaiczne czy inne źródło energii, to już nie jest to tak bardzo atrakcyjne.

Mamy tu panów z Orlenu. Może koncern narodowy, taki multigalaktyczny, mógłby być liderem, jeśli chodzi o zagęszczanie ruchów, jeśli chodzi o stawianie tych ładowarek? Tam podobno mają być strasznie duże pieniądze, strasznie duży potencjał finansowy. Jest Energa w ramach Grupy Orlen, więc mogłaby to być dobra referencja. To tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jeśli pozwolicie, to prosiłbym od razu o odpowiedź na te pytania. Wtedy już panu prezesowi oddamy głos. Pan minister, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MKiŚ Ireneusz Zyska:

Dziękuję bardzo. Ja krótko powiem, że świadczenie usługi ładowania to nie jest sprzedaż energii elektrycznej, i to w świetle przepisów ustawy o elektromobilności, o paliwach alternatywnych i Prawa energetycznego. Nie mamy dylematu, że mamy jakąś przeszkodę prawną. To chyba kwestia techniczna. Nie wiem, czy nie popełniam teraz błędu, to kwestia do sprawdzenia, czy trzeba jakieś uprawnienia uzyskać po stronie prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, ale wydaje mi się, że chyba nie, że to jest kwestia tylko techniczna – zamontowania urządzenia w ten sposób, żeby tę trakcję elektryczną...

Sprawdzaliśmy to z panem dyrektorem, że np. w Krakowie to jest Zarząd Dróg Miejskich, czyli de facto gmina jest właścicielem tej trakcji. Chodzi o to, żeby tak zorganizować wykorzystanie tej trakcji, żeby ona mogła służyć w zakresie jakiegoś pantografu ładowania samochodu ciężarowego wyposażonego w taką formę ładowania akumulatorów. To jest do sprawdzenia, ale tak ad hoc tak mogę odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Tu wchodzi też sprawa techniczna, Urząd Dozoru Technicznego. Pamiętam, że była dyskusja na posiedzeniu Komisji.

Sekretarz stanu w MKiŚ Ireneusz Zyska:

A to absolutnie tak, kwestie bezpieczeństwa muszą być zapewnione.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dokładnie tak. Dziękuję. Proszę bardzo, panie prezesie.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Dziękuję, panie pośle, za pytania. Są one trudne i najlepsza odpowiedź brzmi: to zależy.

Na pierwsze pytanie odpowiedź jest następująca: to zależy, co weźmiemy pod uwagę. Samo urządzenie kosztuje od 100 tys. zł w górę, gdy mówimy o stacjach 100 kW, bo 150 kW to już bliżej 200 tys. zł. Oczywiście gdy idziemy dalej w górę, do 350, to te ceny są jeszcze wyższe. Trudno jest nam oszacować koszty związane z infrastrukturą MCS-ową, bo to są jeszcze projekty pilotażowe, zatem ten rynek nie jest jeszcze skalowalny. Zakładamy, że to będą koszty liczone w grubych setkach tysięcy. Do tego, chcąc być rzetelnym w mojej odpowiedzi, należy jeszcze dodać koszty związane z przyłączami.

W przypadku lokalizacji, gdzie moc sumaryczna jest liczona w megawatach, mówimy oczywiście o oddzielnych przyłączach, które też w zależności od tego, gdzie dana stacja jest zlokalizowana, oznaczają wydatki idące w setki tysięcy, a nawet miliony złotych, bo pamiętajmy, że sieć TEN-T jest zazwyczaj oddalona od sieci energetycznej, co oznacza w wielu niestety przypadkach, że trzeba będzie ileś set metrów ten kabel, kolokwialnie mówiąc, pociągnąć. To oczywiście wpływa bardzo mocno na sam poziom kosztów.

Stąd bardzo ważne jest, żeby wybierać lokalizacje, gdzie będą instalowane huby ładowania w uzgodnieniu z operatorami systemów dystrybucyjnych, tam gdzie moc jest „najłatwiej” możliwa do pozyskania. Mówimy choćby o takich lokalizacjach jak pobliza centrów logistycznych czy inne lokalizacje, w których nie będziemy musieli przechodzić przez kilometry gruntu – tu się kłania choćby temat służebności – ale przez kilkaset metrów.

Odpowiedź na drugie pytanie jest jeszcze trudniejsza. Na tę chwilę TCO pojazdów ciężarowych powyżej 16 ton jest praktycznie niemożliwe do uzyskania na wyniku pozytywnym. Na to składają się dwie zmienne. Po pierwsze, dużo wyższy koszt pojazdu i niestety nie tak niskie koszty energii, jakbyśmy chcieli porównać z napędem konwencjonalnym, ale to bardzo szybko się zmieni. Pamiętamy, jak wyglądał rynek, o czym pan poseł mówił,

dostaw 3,5 tony. Też 3–4 lata temu nie widziałem pozytywnego TCO na rynku 3,5 tony, teraz w większości przypadków to już jest z plusem na początku – potwierdzeniem tego są koncerny logistyczne, które w to inwestują, bo im się to po prostu opłaca.

Faktycznie, jeśli rynek mamy liczony w czterech sztukach, to TCO nie ma prawa być pozytywne, bo skala rynku jest zbyt mała. Jeśli rynek będzie coraz większy, to myślę, że dojdziemy do miejsca, w którym TCO będzie najbardziej opłacalne, przy bardzo dużej pracy wykonanej, by określić, które trasy powinny być zelektryfikowane w pierwszej kolejności. Z perspektywy operatorów stacji ładowania, jak i przedsiębiorstw logistycznych jest bardzo ważne, by te koszty możliwie podzielić między sobą, żeby te stacje, które będą powstawały, były wykorzystywane przez szereg podmiotów logistycznych, aby utylizacja stała na wyższym poziomie. To pozwoli ograniczyć ceny usługi ładowania. Musimy naprawdę bardzo rzetelnie podejść do tego etapu planistycznego i tę strategię bardzo rzetelnie opracować.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję. Jeżeli chodzi o czempiona energetycznego, to połączyłbym z generalną dyrekcją, bo myślę, że te plany też państwo wspólnie ustalacie. Teraz oddałbym głos panu prezesowi i później panom co do planów dotyczących sieci TEN-T, sieci drogowej, autostrad itd. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panowie posłowie, panowie ministrowie, ponieważ moi szanowni koledzy, moi przedmówcy przedstawili bardzo wyczerpujące prezentacje, nie będę już pokazywał czwartej, bo musiałbym po nich powtórzyć. Pozwólcie jednak państwu na kilka refleksji w kilku obszarach, które są z punktu widzenia producentów niestety ważne.

Mamy to szczęście, że w naszej organizacji i w ACEA są wszyscy producenci pojazdów ciężarowych, w związku z czym mamy pełny ogląd sytuacji. Może jedna generalna uwaga – stoimy na stanowisku pełnej neutralności technologicznej. W związku z tym trzy sposoby, systemy czy pomysły na zeroemisyjny transport, czyli pojazdy bateryjne, trakcja i wodór. Z punktu widzenia organizacyjnego traktujemy je tożsamo, dlatego że firmy idą w różnym kierunku, są alianse firm, które mówią, że będą produkowały samochody bateryjne – mam na myśli ciągniki siodłowe; jest też trakcja, ale też wodór. Dlaczego o tym mówię?

Dlatego że o ile współistnienie pojazdów bateryjnych i wodorowych w zasadzie jest możliwe jeden do jednego i nie wyklucza inwestycji w sieć ładowania i w sieć tankowania wodorem, o tyle gdybyśmy zdecydowali się w skali Europy na system trakcyjny, to on jest w zasadzie systemem albo-albo. Nie sądzę, żeby ktoś zdecydował się na tak duże inwestycje, żeby ustawić wzdłuż głównych korytarzy TEN-T. W samej Polsce jest to ponad 6 tys. km, choć może trochę mniej. Moim zdaniem stawianie na jedną i drugą technologię równolegle byłoby kompletnie bez sensu, bo to jest wyrzucanie pieniędzy. To pierwsza bardzo ważna uwaga.

Druga uwaga. Proszę państwa, my w tej chwili jesteśmy w sytuacji.... Bo większość tych danych naszych czy kolegów z poziomu europejskiego to są dane sprzed wybuchu wojny na Ukrainie, więc musimy bardzo rozważnie patrzeć na to, co się dzieje. Jeżelibyśmy powiedzieli na posiedzeniu podkomisji pół roku temu, że benzyna czy olej napędowy będą bardzo szybko kosztowały w okolicy 8 zł, to przepraszam, ale nie chcę pokazywać gestów, które większość słuchaczy by pokazywała. Tak jest, panie pośle, pukalibyśmy się w głowę. To jest druga bardzo ważna uwaga, bo wszystkie wyliczenia finansowe bazują jednak na danych, które mieliśmy kiedyś.

Trzecia uwaga jest taka, że patrząc z punktu widzenia producentów, kierunek jest jasny, prosty – wszyscy przechodzimy na zeroemisyjne produkty. Od tego nie ma odwrotu, kropka, nie będziemy o tym dyskutowali. Czy to będzie droższe, czy TCO się zamknie za trzy lata, czy za pięć, czy za siedem – moim zdaniem nie ma od tego odwrotu. Jeżeli TCO się zamknie później, to klienci będą więcej płacili za transport. Taka jest rzeczywistość. Jednak co do zasady nie ma odwrotu.

Wreszcie jeszcze jedna taka uwaga, trochę na marginesie. Siedzą tutaj koleżanki i koledzy z organizacji, które zajmują się promowaniem elektromobilności, produkcją, natomiast nie widzę żadnego przewoźnika, a wiem, że byli zaproszeni. Nie mówię o poszczególnych firmach, ale o organizacji przewoźników. To jest bardzo spektakularne. Niedawno rozmawiałem z dwoma prezesami organizacji i oni właściwie nie postrzegają tego jako rzeczy, która z ich punktu widzenia będzie fundamentalną zmianą. To jest ważne, nie mówię tego, żeby przyganić tym organizacjom, tylko mówię o tym dlatego, że to jest też dla nas rola, żeby z nimi rozmawiać i im uświadamiać, bo być może jeszcze nie zdają sobie sprawy z tego, jak szybko nastąpią te zmiany.

Padła tutaj uwaga na temat e-TOLL. Samokrytycznie przyznaję się, że nasze pięcioletnie próby wprowadzenia kolejnej stawki już nie dla elektrycznych, ale już dla Euro 6 spełzły na niczym. Chyba z sześć pism skierowaliśmy do stosownych władz, wszystkie odpowiedzi były takie, że właściwie jest dobrze i zobaczymy, co będzie dalej, nie będziemy zmieniali. Natomiast to jest bardzo ważna rzecz i uważam, że po raz kolejny, siódmy czy ósmy, powinniśmy się nad tym pochylić i próbować zmienić stawki, bo w tej chwili ostatnia stawka to jest Euro 5, a powinno być Euro 6 i pojazdy zeroemisyjne.

To tyle jeżeli chodzi o generalne uwagi. Natomiast jeszcze kilka uwag dotyczących sieci. Po pierwsze, proszę państwa, musimy wpisać się w pewien koncept europejski tego, jak powinien wyglądać transport przyszłości, bo nie możemy podejść do tego tematu, abstrahując od tego, co będzie działo się w Europie.

Nawet dzisiaj z Maćkiem rozmawialiśmy, że o ile mówimy o naszych firmach logistycznych działających tutaj, czyli np. dostawca jednej z wielkich firm meblowych... Przez to, że ta firma zobligowana jest do osiągnięcia zeroemisyjności w którymś roku, jest w stanie wyrzucić presję na swoich kontraktorach, na firmy dostarczające. Jest w stanie doprowadzić do tego, że firmy, które działają lokalnie, będą musiały przesiąść się na pojazdy dostawcze elektryczne. Kropka. To samo może być z miejską dystrybucją. Możemy wybudować pewien ekosystem, abstrahując od tego, co się dzieje w innych krajach europejskich, natomiast nie możemy abstrahować od tego, jeżeli chodzi o transport dalekodystansowy.

Teraz pytanie w kontekście Ukrainy, co z przewozami na Wschód? Jak duża liczba tych przewozów będzie robiona? Ja zadaję pytanie, ale nie mam odpowiedzi. Jednak musimy to uwzględnić w budowaniu i w prognozowaniu oraz projektowaniu sieci stacji ładowania. Te kilkaset....Dzisiaj nawet rozmawiałem o tym wcześniej z Maćkiem i z Krzysztofem, bo ile tych stacji potrzeba? Jeżeli weźmiemy to matematycznie, to potrzeba mniej więcej 300 hubów po 60 MW. Maciek się skrzywił, dlatego powiedziałem na początku, że to jest matematyka. Natomiast oprócz matematyki jest jeszcze praktyka i ta praktyka mówi, że pewnie będzie potrzebna dużo mniejsza liczba, bo raczej nie zdarzy się w najbliższych pięciu latach, żeby 60 ciągników siodłowych po lewej i po prawej stronie autostrady podłączyło się tym nowym złączem i ciągnęło po 1,5 MW. To się nie zdarzy. Dlatego musimy tę sieć bardzo dobrze opracować.

Na poziomie europejskim ACEA zrobiła takie badanie w bardzo wielu krajach i wyszła bardzo ciekawa konkluzja. Otóż mniej więcej 10% punktów zatrzymań kierowców odpowiadałoby z grubsza za 50–60% ładowań. To jest bardzo ciekawe i nawiązuję do tego, co mówiłeś wcześniej, że trzeba bardzo dobrze i mądrze przymierzyć się do zbudowania tej sieci. Koncepcja jest taka, że kierowca jechałby mniej więcej 3–4 godziny, przejeżdżałby kilkaset kilometrów i w momencie, kiedy musi sobie zrobić przerwę, zatrzymuje się i w tym miejscu doładowuje baterie. Czyli trzeba wziąć poprawkę na tych kilka składowych.

Wreszcie konkluzja jest taka, proszę państwa, dzisiaj jeżdżą cztery, a przepraszam pięć, a znaleźliśmy jeszcze szósty pojazd bateryjny powyżej 16 ton, który ma 26 lat. Nie żartuję, mówię prawdę, ale wynika to oczywiście z błędu. Mówiąc poważnie, dzisiaj mamy faktycznie kilka pojazdów, natomiast w najbliższym czasie będzie tych pojazdów na pewno więcej. I to, co jest moich kolegów i moim zadaniem, to to, że powinniśmy mówić jednym głosem, bo nie ma sensu, żeby każdy z nas osobno wysyłał pisma i mówił. Akurat w tym obszarze mówimy jednym głosem, mianowicie dziś chcemy powiedzieć rządowi: Panie ministrze, jako do przedstawiciela rządu powiem panu, że będzie się

zmieniało, będzie na pewno inaczej. Już dzisiaj musimy rozpocząć przygotowania do tego „inaczej”, jeżeli zależy nam na tym, żeby polskie firmy transportowe dalej były w szpicie.

Padło to już tu kilkukrotnie, ale ja to powtórzę jeszcze raz. Jeżeli dzisiaj nie zaczniemy się przygotowywać, jeżeli dzisiaj nie usiadziemy nad czymś, co nazwałbym programem – już nie chcę nazywać tego narodowym programem – dojścia do pewnej rzeczywistości, która być może nastąpi za 4 lata, a być może za 8 lat, a być może za 15 lat. Nie wiem kiedy to będzie, ale ona na pewno przyjdzie i na pewno będzie inna. Jeżeli chcemy utrzymać naszą pozycję, jeśli chodzi o przewozy, to musimy już dzisiaj o tym zacząć myśleć, już dzisiaj zrobić ten program, którego częścią składową będą być może dopłaty.

Wiem, że czasy są trudne, że nie ma pieniędzy, ale jeżeli nasi sąsiedzi lub inne kraje dają już dzisiaj dopłatę do pojazdów ciężarowych, to w perspektywie może okazać się, że polski przewoźnik będzie już na starcie gorszy. Wspomaganie finansowe też, ale wspomaganie w zrobieniu programu, który będzie koncepcją utrzymania naszej silnej pozycji. Wreszcie w tym programie również powinno być uwzględnione to zróżnicowanie, o którym mówimy, na lokalną pracę pojazdów, bo to zupełnie inny obszar, w którym możemy zrobić np. ładowarki w bazach; a zupełnie inaczej to wygląda, jeżeli chodzi o przewozy długodystansowe.

Powinniśmy dość szybko rozpocząć pracę, nie musi się to skończyć za tydzień, dwa czy trzy, bo nie o to chodzi, ale już dzisiaj powinniśmy zrobić pewien program z celem, którego metą będzie np. 2030 czy 2035 r. Jak z tego robi się 2029 r. czy 2036 r. też nie będzie nieszczęścia, ale kierunek musi być ustalony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Myślę, że na koniec pan minister się odniesie, bo szykuje się wniosek z posiedzenia podkomisji. Oddaję w tej chwili głos generalnej dyrekcji, bo pan prezes Faryś też wyraził wątpliwości i przedstawił uwagi. Jak wygląda to planowanie dzisiaj, jeżeli chodzi o transportu wielkogabarytowy?

Pełniący obowiązki generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Tomasz Żuchowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, tak się składa, że z prezesem Farysiem, a także z panią dyrektorem z Centrum Projektów Transportowych spotkaliśmy się na debacie w Poznaniu, na Impact’ 12 maja. Dyskutowaliśmy na ten temat i znaleźliśmy sporo pól, które wymagają interpolacji i szerszego spojrzenia, poza interesem i możliwościami konkretnych instytucji i podmiotów.

Następnie, tak się złożyło, że 22 czerwca w ramach generalnej dyrekcji zorganizowaliśmy duże spotkanie z wieloma podmiotami, panowie z Orlenu byli, część z państwa też była, patrzę tu na prezesa Krzysztofa. Zaprosiliśmy szerokie grono interesariuszy, również przewoźników. Przy czym to też jest bardzo istotny sygnał, że bez zaangażowania tego podmiotu nasze działania pozostaną tylko naszymi działaniami. Ten przyczynek do dobrej dyskusji nastąpił, temat został podjęty.

Widzimy, że narzędzia, które mamy, w żadnym stopniu nie wystarczają do rozwoju infrastruktury dotyczącej elektromobilności. Realizujemy, w ramach naszych możliwości finansowych i przyłączy, infrastrukturę dla pojazdów elektrycznych, natomiast tu mówimy o pewnego rodzaju transformacji dla pojazdów ciężarowych. Tak jak przy pojazdach lekkich każdy Iksiński decyduje, czym będzie się poruszał, tak przy pojazdach transportowych w ruchu ciężkich pojazdów, przy tych danych statystycznych, a wiemy, że jesteśmy krajem tranzytowym, nie chciałbym, żeby budując te drogi, pewnych działań nie skoordynować już wcześniej i nie móc wybudować tego już teraz, minimalizując oczywiście ryzyka, które po drodze widzimy. Myślę, że to jest kolejne z tych spotkań, po których te działania będą konsolidowane. Tak wskazał też pan minister Zyska, kiedy widzieliśmy się w ubiegłym tygodniu w Ministerstwie Klimatu, rozmawiając m.in. na ten temat.

Teraz à propos statystyki. W ramach środków, które mamy na realizację dróg krajowych i autostrad, mamy trzy rodzaje miejsc obsługi podróżnych, na co wskazuję. Miejsca obsługi podróżnych budujemy wzdłuż dróg względem kalendarza procesu planistycznego budowy drogi, jak i możliwości wyznaczenia MOP. Nie zawsze jest on w miejscu, gdzie można poprowadzić szybką instalację elektryczną, co jest chociażby problemem przy podłączeniu wielu MOP-ów do oświetlenia zwykłego. Warto mieć to na uwadze.

Na dzisiaj przy tych ponad 4600 km dróg szybkiego ruchu i autostrad mamy wybudowane stacje w 53 miejscach obsługi podróżnych, przy czym wskazuję, że miejsca obsługi podróżnych to są miejsca kategorii pierwszej, gdzie mamy toaletę, jakiś plac zabaw, miejsce do zjedzenia kanapek, śniadania, odpoczynku i parking. Miejsca kategorii drugiej, które w tym momencie oddajemy w dzierżawę, są ze stacją paliw. W ten sposób przekazujemy tzw. brownfield czy greenfield do zagospodarowania. Wszystkie stacje, które są dystrybutorami paliw, startują w postępowaniu przetargowym. Oczywiście stawiamy warunki. Mamy wreszcie miejsca obsługi kategorii trzeciej, które odchodzą w pewnym sensie do lamusa, czyli miejsca gdzie jest jeszcze hotel, możliwość przenocowania.

To są te trzy rodzaje. W ramach tych trzech rodzajów MOP-ów na kategorii pierwszej mamy obecnie 13 stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Są wyszczególnione oczywiście, głównie na ciągach S i A. Na kategorii drugiej i trzeciej mamy 47 stacji ładowania pojazdów. Średnia liczba punktów na jeden MOP wynosi trzy, przy czym mówimy tu o ładowarkach do 50 kW.

Jeżeli chodzi o kwestię operatorów, to mam wyszczególnionych tych, którzy w postępowaniach wybudowali te stacje. GreenWay – 13 stacji, Ekoen – 2 stacje, TEN-T – 2 stacje, Lotos – 6 stacji, Orlen – 33 stacje i Shell – 4 stacje. Jeżeli mówimy o mocach, to na MOP-ach kategorii pierwszej mamy od 22 do 120 kW. Jeżeli mówimy o mocach na MOP-ach kategorii drugiej i trzeciej, to mamy od 22 do 350 kW, a więc jest to minimum dla ciężarówek z AFIR-u. Plany na 2022 r. w ramach posiadanych środków i decyzji to 32 stacje na MOP-ach kategorii pierwszej i 5 stacji na MOP-ach kategorii drugiej i trzeciej. Minimalne stacje to jest dwa razy 50 W.

Chcę też dodać, że idąc z duchem czasu i obserwując, monitorując sytuację rozwoju na rynku europejskim i światowym, w nowych postępowaniach przetargowych zawarliśmy wymagania AFIR-owe. Zobaczymy, jak to się będzie spełniało, przy czym kilka umów już podpisaliśmy z nowymi wymaganiami AFIR-owymi, czyli 350–1400 kW dla pojazdów ciężarowych. Tam mamy dwie daty: 2025 r. i 2030 r., pomijając te wymagania, a z nowymi wymaganiami mamy podpisane umowy na S6, na autostradzie A1, na autostradzie A2, na drodze S7 pod Krakowem i na S19. Kolejne będą podpisywane.

Jeżeli mówimy o wyzwaniach, to pierwsza kwestia dotyczy legislacji. Mamy taką sytuację, że niektóre stacje transformatorowe należą bezpośrednio do Skarbu Państwa, który reprezentuje generalna dyrekcja. Dzierżawcy tych MOP-ów nie mogą korzystać z preferencyjnych stawek, to jest pierwsza bariera. Przy czym te preferencyjne stawki, obserwując dziś wzrost cen energii, są potężne. W 2020 r. generalna dyrekcja płaciła za oświetlenie węzłów i MOP-ów ponad 70 mln zł, ten rok to ponad 120 mln zł, a na przyszły rok szykuje się ponad 350 mln zł. To są potężne środki, które musimy uwzględnić, wiedząc, że system energetyczny jest, jaki jest. Dziś mamy problemy z operatorami OSD, czyli operatorami sieci dystrybucyjnych, żeby uzyskać minimalne moce do zasilania tylko energią, a stosujemy już nowoczesne oświetlenia ledowe.

Kolejna kwestia to zbyt mało stacji trafo. Średnio wybudowanie stacji trafo o mocy 630–650 kW to jest ponad 400 tys. zł plus kwestia dociągnięcia przewodów. To często z punktu widzenia ekonomicznego jest mało opłacalne dla operatorów OSD. Jest to bardzo dużym wyzwaniem dzisiaj, nie mówiąc już o ładowarkach. Od roku spotykamy się raz na kwartał ze wszystkimi operatorami OSD, dostawcami na terenie całego kraju, a mamy 5 operatorów. Dyskutujemy na różne tematy, jak ten proces usprawnić, jak wiemy, że droga nie uzyska pozwolenia na użytkowanie, kiedy nie będą oświetlone MOP-y i węzły, zgodnie z przepisami.

Kolejna kwestia dotyczy odpowiedniej mocy. My często występujemy o większe warunki przyłączenia, bo chcielibyśmy dać w przetargu już gotowe oprzyrządowanie, czyli mieszkania wyposażone w gniazdko odpowiedniej mocy, występujemy o wyższe warunki, ale ich nie dostajemy. Musimy się zgodzić na te warunki, jakie od operatora dostajemy, a od niego dostajemy takie, jakie on ma.

Kolejna kwestia to Prawo energetyczne i ulepszenia. Realizując inwestycję drogową... Jak wiemy, np. autostradę A1 budujemy po starodrożu, ale większość budujemy po nowym śladzie, więc dużym wyzwaniem jest chociażby uzgadnianie kolizji z operatorami. Mając instalację 110 kV, kiedy inwestor, np. operator PSE, planowałby przebudowę tej instalacji za 5 lat, to ja nie mogę jej przebudować na wyższe parametry w ramach jed-

nego przetargu z pieniędzy publicznych, dlatego że w świetle prawa byłoby to już ulepszenie, a ja mogę zrobić tylko jeden do jednego. To są kolejne bariery legislacyjne, które w pewnym sensie kompleksowo uniemożliwiają takie indywidualne podejście do tematu. Ostatnia kwestia to czas. Jak wiemy, na warunki przyłączenia czekamy średnio około roku. Myślę, że operatorzy to potwierdzą. Z punktu widzenia biznesowego, mówiąc wprost, jest to ten aspekt nieopłacalny.

Konkludując, to spotkanie, które miało miejsce 22 czerwca, było to ok. 100 interesariuszy stacjonarnie i online. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom i wyzwaniom, powiem, co zostało tu już powiedziane, że to wymaga koordynacji i planu ponadinstytucjonalnego. Wychodziło nam, że najlepszym rozwiązaniem byłoby przyjęcie programu budowy infrastruktury zeroemisyjnej czy niskoemisyjnej, takiego programu na szczeblu krajowym. Druga kwestia to adekwatne wsparcie finansowe dla interesariuszy, czyli skorelowanie tych programów z podmiotami, które się ubiegają. Nie jest sztuką budować dużo w jednym miejscu – teraz musimy stworzyć sieć. To już powiedział prezes Faryś à propos relacji miasto–logistyka–miasto i w tranzycie. Musimy uwzględnić zachodnią, północną, jak i wschodnią granicę, bo transport musi mieć ciągłość. Dużym wyzwaniem jest droga od granicy do portów, bo, jak wiemy, jesteśmy hubem przeładunkowym. Powinniśmy stworzyć taką spójną sieć, ale jednocześnie dając możliwość załadowania za granicą, jak to się mówi, żeby ta ciągłość była.

Kolejna kwestia z tych zdefiniowanych wyzwań to jest zmniejszenie zbyt wysokich kosztów inwestycyjnych. Na obecnym etapie to jeszcze wymaga rozruchu i jest niewspółmierne do zysków. Potrzeba zastrzyków, kroplówki, która się zwróci pewnie za jakiś czas.

Kolejna kwestia to odpowiednie, kompleksowe regulacje prawne w zakresie budowy stacji i ładowania pojazdów, cała logistyka, mówiąc np. o wymianie baterii czy stacji wodorowych. To musi być cały projekt. Żadna z instytucji sama sobie z tym nie poradzi, przynajmniej nie na taką skalę, o której mówimy.

Przedostatnie z tych wyzwań, jak się patrzy na prezentację, która jest również zamieszczona na naszej stronie internetowej, to wzmocnienie oddziaływania planów. Chodzi o plany powstałe z ustawy o elektromobilności – jeśli dobrze pamiętam, to ustawa była z 11 stycznia 2018 r. – z art. 32 ust. 5. Chodzi o wzmocnienie ich roli, ale w taki sposób, żeby one się nawzajem uzupełniały, żeby jeden plan nie wykluczał drugiego albo nie stanowił białych plam. Czyli chodzi o ustanowienie priorytetów.

Ostatnia rzecz, oczywiście legislacyjna, to usprawnienie techniczne i formalnoprawne budowy przyłączy. I to byłaby ta konkluzja, poza wyzwaniami, na które tutaj wszyscy państwo wskazywaliście. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję. Myślę, że to niezwykle istotne problemy, o których dyskutujemy, tylko rzeczywiście, póki co nie ulegają one pozytywnym decyzjom i pozytywnemu rozwiązaniu. Myślę, że... Zresztą pan minister za chwilę się odniesie, bo zbliżamy się do końca tej dyskusji.

Dwie rzeczy: ten program, o którym mówi pan prezes Faryś, i kwestia dotycząca programu budowy stacji. Są różne programy dofinansowania, jest ustawa, ale niestety to idzie tak, jak idzie. Operatorzy sieci dystrybucyjnych też nie byli za bardzo zainteresowani, żeby te stacje budować, tutaj jest jakiś techniczny problem.

Czy na koniec króciutko jeszcze Orlen? Rozumiem, o paru kwestiach pan dyrektor już powiedział, ale prosimy, żebyście opowiedzieli o waszych planach, jeżeli chodzi o stacje. Na koniec oddałbym jeszcze na krótko głos panu ministrowi. W ten sposób powoli zbliżalibyśmy się do końca. Proszę bardzo.

Kierownik Zespołu ds. Elektromobilności, Obszar Energetyki w PKN Orlen Cezary Kowalczyk:

Dzień dobry, Cezary Kowalczyk, PKN Orlen. Chciałbym bardzo krótko się odnieść, bo tak naprawdę to już bardzo dużo zostało powiedziane, wszystkie kluczowe wyzwania zostały wskazane. Nie widzę powodu, żeby te wątki ponownie podnosić, dlatego tylko dwa słowa na temat naszej obecnej infrastruktury, którą zbudowaliśmy i która została wymieniona wcześniej przez pana prezesa.

Oczywiście rozbudowywaliśmy infrastrukturę MOP-owską, a tak naprawdę zbudowaliśmy infrastrukturę o mocy 50 kW i 100 kW, stację ładowania o mocy 50 kW i 100 kW, która umożliwia transport czy przepustowość samochodem elektrycznym przez całą Polskę – zajęło nam to ponad 2 lata. Ta infrastruktura wciąż się rozbudowuje, wciąż mamy coraz większe plany, coraz większych mocy, nowe lokalizacje, ale głównym elementem, który wpływa na terminowość realizacji inwestycji, są przyłącza energetyczne. Myślę, że tutaj nic nowego ani odkrywczego nie powiedziałem.

Jeżeli mówimy o tym, co zrobiliśmy do tej pory i jeżeli chcemy spojrzeć na transport ciężki, to te wszystkie moce musimy przemnożyć razy dziesięć. Oczywiście to nie jest inwestycja dziesięciokrotnie dłuższa, ale na pewno jej kapitałochłonność jest dużo wyższa i będzie trwać lata. Biorąc pod uwagę harmonogramy wynikające czy to z AFIR-u, czy z innych unijnych uregulowań, widać wyraźnie, że już dzisiaj jesteśmy na granicy terminu tych realizacji.

To jest z naszej strony taka forma komentarza ogólnego, od strony regulacyjnej, natomiast jeżeli chodzi o punkt widzenia PKN, to my jesteśmy generalnie podmiotem komercyjnym, który oczywiście dostrzega możliwość ulokowania się w biznesie elektromobilności, i to nie tylko dla samochodów osobowych, ale również dla ciężarowych, ale na razie przyglądamy się temu zjawisku trochę z boku, niestety, bo tak jak było wspomniane wcześniej, jest ono na bardzo początkowym etapie.

Jeżeli w Polsce mamy cztery elektryczne samochody ciężarowe, to trudno na tej podstawie zbudować komercyjny i w pełni funkcjonujący biznes. Nie oznacza to oczywiście, że nie widzimy w tym potencjału w dłuższym terminie, szczególnie że wolumen energii elektrycznej, który będzie dostarczany dla samochodu ciężarowego, będzie zdecydowanie większy. Potencjał biznesowy też jest tu zdecydowanie większy. Z naszego punktu widzenia kluczowe jest, żeby rozwijać i dostarczać mobilność całej Polsce, bez względu na to, czy to będzie transport osobowy, ciężarowy, elektryczny wodorowy, czy wykorzystujący paliwa konwencjonalne. My jesteśmy od tego, aby ten transport zasilać, to jest nasz core'owy biznes.

Teraz, w połączeniu z mocno rozbudowaną energetyką, produkcja niskoemisyjnej energii elektrycznej wpisuje się w naszą strategię, ale w tym momencie nie mamy jeszcze zero-jedynkowych celów biznesowych w zakresie transportu ciężarowego, ale między innymi po to bierzemy udział w tego typu spotkaniach, żeby się przyglądać i szukać potencjału biznesowego również w tej działalności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję. Ponieważ pan minister nie brał udziału we wcześniejszym posiedzeniu podkomisji, a pojawił się temat infrastruktury stacji ładowania, chcę powiedzieć, że prosiliśmy koncerny energetyczne, żeby przedstawiły nam stan zaawansowania, ale właściwie chyba tylko Enea rozpoczęła na poważnie ten cały...

Głos z sali:

Energa.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Enea. Energa też, oczywiście. Natomiast pozostałe koncerny praktycznie w tym nie uczestniczyły. To też jest m.in. powód, dla którego infrastruktura stacji ładowania jest taka, jaka jest, mimo prawa, mimo tego, że były ustawy, że były różne zobowiązania, to niestety nie było to realizowane. Sygnalizujemy, że ustawa to jedno, ale jest jeszcze kwestia wykonania tego wszystkiego.

Panie ministrze, krótkie podsumowanie, szczególnie jeśli chodzi o uwagi, które pojawiły się jako ostatnie, to, o czym mówił pan prezes Faryś, tzn. kwestię programów. Czy rząd w tym zakresie, oprócz strategii, która jest, jeżeli chodzi o elektromobilność, szykuje też jakieś konkretne programy? Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MKiŚ Ireneusz Zyska:

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za to spotkanie. Wszystkie prezentacje i wystąpienia są jak najbardziej do potwierdzenia co do celu i zasadności realizacji rozwoju elektromobilności dla transportu ciężkiego. Bardzo się cieszę z wyczerpującej, przemyślanej...

Widać, że to nie jest tylko na użytek dzisiejszego spotkania, tej podkomisji, ale to już jest wypracowany ciężki materiał do realizacji.

Myślę o wystąpieniu pana dyrektora Tomasza Żuchowskiego. Przyznaję, że już ze sobą rozmawialiśmy, spotykaliśmy się w tym zakresie. W kontekście tego, co powiedział pan prezes Jakub Faryś, i tego, co powiedział pan dyrektor Tomasz Żuchowski, konieczna jest wręcz strategia i być może, jak to pan dyrektor Żuchowski określił, narodowy program budowy infrastruktury ładowania. Może narodowy to zbyt górnolotnie, może wystarczy krajowy, te przymiotniki możemy oczywiście różnicować, w każdym razie coś, co będzie zawarte w kategorii działań strategicznych, długookresowych. Z jednej strony będzie nas do tego w sposób przymuszający kierunkować prawo europejskie, w tym rozporządzenie AFIR, które na pewno wejdzie w życie w takim czy innym kształcie, ale ten rozwój infrastruktury z pewnością będzie konieczny. A dwa – po prostu rozwój stosunków gospodarczych, decyzje biznesowe.

Proszę państwa, dzisiaj trzeba pamiętać o tym paradoksie, że mamy cztery elektryczne samochody ciężarowe, była już tutaj o tym mowa. Pan z Orlenu mówił, że w tej chwili trudno myśleć o tym sektorze jako o takim, wobec którego chcemy adresować duże środki finansowe, ale ja mam dla państwa dobrą informację. Pieniądze, które tak szybko, w ciągu dwóch tygodni zostały rozdysponowane w ramach programu dofinansowania budowy infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, realizowanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, to jest – drodzy państwo – aż 2737 punktów ładowania o mocy ponad 150 kW każdy i 2456 punktów ładowania o mocy między 50 kW a 150 kW każdy. To zostanie wybudowane w ciągu najbliższych dwóch, dwóch i pół, maksymalnie do trzech lat, również na sieci TEN-T. Łącznie to jest ponad 5200 punktów ładowania. Szczególnie cieszą mnie te szybkie ładowarki, ponad 150 Kw – 2737 punktów ładowania, które będą już stanowić o rozwoju rynku, będą elementem rozwoju sektora.

Długo myśleliśmy, co pierwsze – kura czy jajo. Jednak najpierw potrzebna jest infrastruktura. Niestety te koszty muszą w jakimś stopniu uwzględniać, że musimy zacząć na klientów, w sensie ładowania pojazdów, ale elektromobilność, w sensie środków transportu, nie będzie się rozwijała, jeżeli nie będziemy mieć do dyspozycji szybkiej infrastruktury ładowania, bo to jest duża przeszkoda, zwłaszcza w transporcie i biznesie. Jeśli ktoś będzie musiał czekać kilka godzin, kilkanaście, a może nawet dzień, żeby naładować swój ciężarowy samochód, to po prostu to jest bez sensu. W takiej sytuacji ten sektor nie będzie się rozwijał. Dlatego musimy postawić do dyspozycji infrastrukturę ładowania pojazdów, i to szybkiego ładowania.

Żeby już długo nie przemawiać, a myślę, że bardzo merytoryczne i szczegółowe podsumowanie przedstawił pan dyrektor Żuchowski, powiem, że chcielibyśmy już przystąpić do konkretnych działań realizujących ten kierunek. Jest jeszcze bardzo ważny aspekt, proszę państwa, a właściwie dwa, o które warto uzupełnić naszą świadomość, a mianowicie koszty i możliwości techniczne.

Rozwój infrastruktury adresujemy przede wszystkim do spółek energetycznych w wymiarze przesyłu i dystrybucji energii. Taka infrastruktura jest bardzo kosztowna – była o tym mowa. Musimy poszukiwać źródeł finansowania, bo jeżeli przełożymy to wszystko w taryfy do odbiorców indywidualnych, to tego nie udźwigniemy, bo w tej chwili kryzys energetyczny i koszty, wzrost cen energii, paliw – kulminacji spodziewamy się na jesieni lub zimą – to wszystko sprawi, że czas będzie niezwykle trudny. Dokładanie w takiej sytuacji podwyżek taryf dla odbiorców indywidualnych, żeby móc finansować budowę sieci energetycznych w kontekście sieci, które będą służyć rozwojowi infrastruktury ładowania, będzie bardzo trudne, a w zasadzie nieakceptowalne społecznie. Musimy to uwzględnić i stąd poszukiwanie innych źródeł: ze środków europejskich, z wielu dużych funduszy, które są na horyzoncie i za chwilę będą dostępne, również z „Krajowego planu odbudowy”, ale nie tylko. Jest bowiem cały szereg innych źródeł, które są dedykowane jako źródła finansowania tego sektora.

Mam nadzieję, że wspólnie cała klasa polityczna, nie tylko rząd, któremu bardzo zależy na tym, żeby doprowadzić do skutecznego uruchomienia tych środków, ale również poprzez afiliacje państwa ugrupowań politycznych w Parlamencie Europejskim,

bo tam mamy inne szyldy... Chodzi o to, że ten głos będzie jednak szedł nie w tym kierunku, żeby Polskę jakoś karać, żeby Polsce grozić itd., tylko cała polska klasa polityczna, bez względu na to, jakie ugrupowania są reprezentowane w Parlamencie Europejskim, będzie mówić w polskim narodowym interesie, a także gospodarczym. Mam nadzieję, że doprowadzimy do uruchomienia finansowania dużych programów, które ruszą gospodarkę i będą przeciwdziałać kryzysowi energetycznemu, którego w tej chwili niestety doświadczamy, ale nie tylko w Polsce, lecz w całej Europie.

Proszę państwa, musimy także pamiętać o złotym środku. Wiele rozmawiamy, pewnie będzie także o tym mowa na tym posiedzeniu Sejmu, chociażby o zapewnieniu dostaw paliw takich jak węgiel dla odbiorców indywidualnych, żeby w polskich domach było ciepło przez zimę. To jest ogromne wyzwanie, ale z drugiej strony wszyscy – rząd, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Ministerstwo Infrastruktury – chcemy rozwoju i modernizacji kraju, chcemy rozwoju technologicznego, nowych technologii, które spowodują, że Polska będzie jednym z liderów gospodarczego rozwoju nie tylko w Europie, ale i na świecie.

Budując strategię i programy w długim horyzoncie czasowym, te, o których mówili pan prezes Faryś i pan dyrektor Żuchowski, trzeba działać, trzeba podejmować konkretne działania, a nie tylko rozmawiać. Z drugiej strony trzeba mieć na uwadze przeciętną rodzinę, przeciętnego Polaka, bo jesteśmy w tej chwili w bardzo trudnym czasie. Być może ostatecznie, jak powiedział pan prezes Faryś, wyjdzie nam trochę dłużej, że będzie to rok dwa tysiące trzydziesty któryś, ale musimy działać w tym kierunku, a w tej chwili skupić się na rozwiązywaniu najważniejszych problemów, które dotyczą lub które mogą dotknąć każdego z nas, każdego polskiego obywatela.

Nie zmienia to oczywiście faktu, tak jak zapowiedziałem wcześniej, że w ciągu najbliższych dwóch tygodni zorganizujemy spotkanie komitetu monitorującego rozwój programu elektromobilności w Polsce i temat ten będzie tematem dyskusji na spotkaniu głównym. Przede wszystkim zaprosimy przedstawicieli Polskich Sieci Elektroenergetycznych, PTPiREE, czyli Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej, oraz być może także przedstawicieli pełnomocnika rządu do spraw strategicznej infrastruktury energetycznej. O te elementy też zahaczamy w kontekście działań strategicznych.

Musimy wywołać tę dyskusję, abyśmy zdawali sobie sprawę, żebyśmy nie ugrzęźli, jako ludzie działający na trochę niższym poziomie, bo decyzje muszą zapadać na poziomie strategicznym, również jeżeli chodzi o decyzje polityczne i decyzje finansowe. Myślę, że niedługo spotkamy się we właściwym gronie w Ministerstwie Klimatu i Środowiska i będziemy konkretnie analizować sprawy, o których dziś bardzo szczegółowo – za co bardzo dziękuję – była mowa. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Tam był taki wątek polityczny, ale rozumiem, że dyskusji teraz nie rozpoczynamy. Zaczyna się posiedzenie Sejmu i pewnie tam będziemy sobie politycznie dyskutować. Natomiast sędzę, że przedstawię członkom podkomisji wnioszek z naszego spotkania, który skierujemy do polskiego rządu, do ministerstwa, żeby rozpocząć prace nad krajowym programem budowy infrastruktury i stacji ładowania dla potrzeb rozwoju elektromobilności. To jest temat, o którym tutaj rozmawiamy i rzeczywiście cały czas go sygnalizujemy. Warto chyba już to przekuć w jakieś konkrety.

A jeśli chodzi o to spotkanie, które pan minister zapowiedział, to uważam, że trzeba na nie również zaprosić operatorów sieci dystrybucyjnej i zwrócić uwagę na...

Sekretarz stanu w MKiŚ Ireneusz Zyska:

To właśnie PTPiREE zrzesza OSD.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Wiem, że PTPiREE zrzesza OSD, natomiast warto tam mieć samych operatorów, bo zwracam uwagę na to, co mówią w tej chwili operatorzy. Oni odmawiają jakichkolwiek przyłączeń, w tym również przyłączeń stacji, ze względu na to, że – krótko mówiąc – sieć tego nie wytrzyma. Do tego jest jeszcze cały program energetyki odnawialnej, więc to naprawdę wymaga poważnej rozmowy technicznej, bo to są kwestie czysto tech-

niczne. Myślę, że jest popełniany taki błąd, iż operatorzy z jakiejś ostrożności przyjęli założenie, że jak muszą do sieci wprowadzić kolejne 100 MW za 3 lata czy za 2 lata, to lepiej dzisiaj nikomu niczego nie wydawać. To jest problem natury technicznej i zwracam tylko na niego uwagę. My też będziemy o tym dyskutować, ponieważ we wrześniu planujemy posiedzenie podkomisji w tej sprawie.

Szanowni państwo, serdecznie dziękuję za dzisiejsze spotkanie. Zamykam posiedzenie podkomisji. Do zobaczenia na następnym posiedzeniu, dziękuję bardzo.