



# Minister Rozwoju i Technologii

---

Znak pisma: DIP-VI.054.4.2024  
Warszawa, 05 lipca 2024 r.

Pan Szymon Hołownia  
Marszałek Sejmu RP

**Dotyczy:** odpowiedzi na interpelację nr 3247 w sprawie transformacji ekologicznej i cyfrowej w przemyśle motoryzacyjnym

**Szanowny Panie Marszałku,**

w odpowiedzi na interpelację Pana Posła Daniela Milewskiego w sprawie transformacji ekologicznej i cyfrowej w przemyśle motoryzacyjnym uprzejmie proszę o przyjęcie następujących informacji.

Motoryzacja przechodzi obecnie transformację w kierunku elektromobilności, która ma na celu sprawienie, że mobilność stanie się inteligentniejsza, bezpieczniejsza i bardziej zrównoważona. Wsparcie transformacji przemysłu motoryzacyjnego w kierunku rozwoju napędów zeroemisyjnych jest zadaniem, które polski rząd podejmuje od wielu lat i są to zarówno działania legislacyjne, jak i uruchomienie programów wsparcia finansowego.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska prowadzi szereg działań legislacyjnych mających na celu tworzenie otoczenia prawnego, które będzie stymulowało rozwój elektromobilności poprzez wprowadzenie systemu zachęt do zakupu pojazdów zeroemisyjnych oraz przyjazne i stabilne przepisy wspierające rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875, 1394, 1506, 1681.) jest najbardziej istotnym aktem prawnym w obszarze nisko i zeroemisyjnego transportu. Wprowadziła ona do polskiego porządku prawnego podstawowe pojęcia związane z elektromobilnością oraz wodoromobilnością. Regulacja ta wprowadziła także szereg rozwiązań ułatwiających rozwój czystego transportu w Polsce poprzez zmianę przepisów innych ustaw. Wprowadzone zostały preferencyjne zasady amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych, pojazdy elektryczne zostały zwolnione z opłat za postój na drogach publicznych w strefach płatnego parkowania oraz nadano im możliwość poruszania się po buspasach.

Ponadto, rozpoczęte zostały prace związane z dostosowaniem krajowych przepisów do treści rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE „AFIR”, którego głównym celem jest budowa infrastruktury ładowania i tankowania wodoru umożliwiająca swobodne przemieszczanie się pojazdami elektrycznymi i wodorowymi po europejskiej sieci dróg TEN-T. W planowanych pracach zostanie również wzięte pod uwagę dostosowanie przepisów do zmian zachodzących na rynku elektromobilności w Polsce i potrzeb obywateli oraz administracji.

Przyspieszenie początkowego etapu rozwoju elektromobilności wymaga także wsparcia związanego z zachętami finansowymi. Pojazdy elektryczne cieszą się coraz większym zainteresowaniem m.in. za sprawą zaangażowania administracji państwowej oraz prowadzonym następującym programom finansowego wsparcia:

### **Zielony transport publiczny (ZTP)**

Program został uruchomiony w 2021 r. Budżet na koniec 2023 r. wynosił ponad 2 mld zł. Po uruchomieniu środków pochodzących z KPO, całkowity budżet programu zostanie zwiększony do ponad 5,3 mld zł. Rozwój transportu publicznego jest priorytetowym działaniem rządu. W związku z tym największe środki zostały przeznaczone na dofinansowanie ekologicznej komunikacji miejskiej w całej Polsce. Program ma szczególne znaczenie rozwojowe dla mniejszych ośrodków, gdzie skala inwestycji infrastrukturalnych oraz mobilność mieszkańców nie jest tak dynamiczna, jak w wielkich aglomeracjach. Łącznie, w ramach II naborów na program zostały przeznaczone ponad 2 mld zł. Dzięki wnioskowi złożonym do tej pory przez samorządy, dofinansowany jest zakup ponad 600 autobusów - 502 elektrycznych i 117 autobusów wodorowych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania i tankowania. W 2023 r. został zakończony nabór wniosków do III tury programu. Uruchomienie środków z KPO umożliwi podpisanie umów w ramach III naboru. Zwiększenie popytu na nowe autobusy elektryczne, kreuje podaż i wspiera transformację sektora producentów. Co warto podkreślić, Polska należy do największych producentów autobusów elektrycznych w Europie.

### **Mój Elektryk**

Program został uruchomiony w 2021 r. Planuje się, że będzie funkcjonował do 2025 r., lub do wyczerpania środków. Budżet wynosi 900 mln zł (został zwiększony z pierwotnych 800 mln zł). Beneficjentami programu mogą być osoby fizyczne, przedsiębiorcy, jednostki samorządu terytorialnego, stowarzyszenia, fundacje, spółdzielnie, rolnicy indywidualni. Przedmiotowy program ma na celu obniżenie/zniwelowanie kosztów zakupu pojazdów elektrycznych, które są w chwili obecnej droższe od swoich spalinowych odpowiedników. Bezpośredni efektem działania programu, jest wzrost liczby nowych elektrycznych pojazdów, które poruszają się po polskich drogach. Wpływa to na ograniczenie szkodliwych emisji związanych z zastąpieniem pojazdów spalinowych pojazdami elektrycznymi. Dodatkowo zwiększenie popytu na nowe samochody elektryczne, kreuje podaż i wspiera transformację sektora motoryzacyjnego, zarówno producentów pojazdów, poddostawców, jak i producentów baterii do pojazdów elektrycznych, którzy swoje fabryki lokują w Polsce.

### **Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru**

Program został uruchomiony w 2021 r. Na wsparcie inwestycji zaplanowany został budżet w kwocie 870 mln zł, który pod koniec ubiegłego roku został wyczerpany. Dzięki temu programowi w najbliższych latach w Polsce powstanie kilka tysięcy ogólnodostępnych punktów ładowania. Nie tylko przy drogach szybkiego ruchu, ale też przy centrach handlowych i w wielu miastach. W ramach programu było dostępne wsparcie również na nieogólnodostępne stacje o mniejszych mocach. Zasady dofinansowania były przedmiotem wielu analiz i konsultacji dzięki czemu korespondują z szeregiem postulatów branży.

W celu dalszego stymulowania rozwoju elektromobilności, MKiŚ planuje uruchomienie także nowych programów wsparcia finansowego.

Pierwszy z nich będzie dotyczył zakupu nowych pojazdów ciężkich. Przewidywany budżet programu ma wynosić 1 mld zł. Planuje się, że nabór wniosków odbywać się będzie w trybie ciągłym w latach 2024-2028 lub do wyczerpania środków. Dopłatami zostaną objęte wyłącznie nowe, zeroemisyjne (a więc całkowicie elektryczne lub wodorowe) samochody kategorii N2 (o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t do 12 t) oraz N3 (o DMC powyżej 12 t). Minimalny, roczny przebieg pojazdu objętego dofinansowaniem powinien wynosić co najmniej 50 tys. km. Planowane jest także uruchomienie również drugiego programu wsparcia, dedykowanego nabyciu pojazdów elektrycznych. Głównym celem programu będzie zwiększenie liczby elektrycznych samochodów osobowych poruszających się po polskich drogach. Planowany budżet programu będzie wynosił około 1,6 mld zł. Z programu będą mogły skorzystać osoby fizyczne oraz prowadzący jednoosobową działalność gospodarczą. Program będzie wspierał kupno, leasing, wynajem długoterminowy pojazdów zeroemisyjnych kategorii M1.

Planowane programy wsparcia przyczynią się do rozwoju sektora zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych oraz ich infrastruktury ładowania w przedsiębiorstwach transportowych.

Należy podkreślić również, że wsparcie transformacji branży motoryzacyjnej obejmuje także kwestię kształcenia wysoko wykwalifikowanych kadr. Elektromobilność jest dynamicznie rozwijającą się dziedziną, która tworzy wiele atrakcyjnych i dobrze płatnych miejsc pracy. Aby nie zmarnować tego potencjału Ministerstwo Klimatu i Środowiska wraz z Ministerstwem Edukacji Narodowej podjęło prace nad uruchomieniem nowego kierunku kształcenia, który jest odpowiedzią na obecne i przyszłe potrzeby branży elektromobilności i szerzej całego sektora motoryzacyjnego. Absolwenci kierunku technik elektromobilności będą posiadać wymagane na rynku pracy kwalifikacje związane z obsługą i naprawą pojazdów elektrycznych. Uruchomienie atrakcyjnego kierunku kształcenia w obszarze nowych technologii, przyczyni się także do wzrostu popularności szkół branżowych w Polsce. W obszarze podnoszenia kompetencji działania są podejmowane wielotorowo. W przypadku osób pracujących, urząd pracy może udzielić przedsiębiorcom dotacji na podnoszenie kompetencji pracowników w ramach Krajowego Funduszu Szkoleniowego (KFS). W planowanych obszarach wsparcia funduszu na 2024 rok, utworzony został priorytet PM/5. Wsparcie kształcenia ustawicznego osób pracujących w branży motoryzacyjnej”. Celem priorytetu jest dofinansowanie specjalistycznych szkoleń technicznych, które pozwolą nabyć nowe kwalifikacje osobom zatrudnionym w branży motoryzacyjnej dotyczące napędów zeroemisyjnych.

Dodatkowo zgodnie z informacjami otrzymanymi od Ministerstwa Infrastruktury (MI), resort brał i bierze udział w pracach grup roboczych UE kształtujących nowe przepisy w zakresie zazielenienia transportu drogowego, tj.:

- MI było resortem wiodącym w pracach nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylecia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 COM (2022) 586, wprowadzającym nową normę emisji spalin Euro 7 dla pojazdów osobowych, dostawczych, ciężarówek i autobusów. W ramach tych

prac MI zwracało uwagę na nadmierny wzrost kosztów jaki dotknąłby branżę motoryzacyjną w przypadku wprowadzenia normy Euro 7 w sposób zgodny z bazowymi propozycjami Komisji Europejskiej. W ocenie MI przyjęcie bazowej propozycji Komisji w zakresie norm emisji gazów cieplarnianych (GHG) z silników pojazdów prowadziłoby do nieuzasadnionego wzrostu kosztów polskiej branży motoryzacyjnej, która musiałaby ponieść znaczne koszty na rozwój technologii silników spalinowych zamiast koncentrować się na rozwoju napędów zeroemisyjnych. Rezultatem tych działań było przyjęcie przez Parlament Europejski i Radę kompromisowej wersji projektu w której norma Euro 7 dla samochodów osobowych pod względem emisji GHG pozostała na poziomie normy Euro 6, co pozwoli branży motoryzacyjnej na koncentrację wysiłków na rozwoju technologii zeroemisyjnych.

- od lipca 2023 r. MI uczestniczy również w procedowaniu rewizji dyrektywy Rady 96/53/WE ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym COM(2023) 445. Rewizja ta jest częścią strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz związanego z nią planu działania tzw. Greening Freight Transport Package, w skład którego wchodzi cztery wnioski ustawodawcze Komisji Europejskiej:
  - a. przegląd dyrektywy w sprawie masy i wymiarów (96/53/WE);
  - b. projekt rozporządzenia w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej
  - c. infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym;
  - d. projekt rozporządzenia w sprawie zharmonizowanych ram rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportu towarowego i pasażerskiego (CountEmissionsEU);
  - e. projekt przeglądu dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego (92/106/EWG).

Założenia projektu rewizji Dyrektywy 96/53/WE mają na celu:

- wspieranie dekarbonizacji drogowego transportu towarowego, na przykład poprzez zachęty do stosowania bezemisyjnych pojazdów ciężkich (HDV);
- zachęcanie przewoźników drogowych do korzystania z transportu intermodalnego;
- zapewnienie sprawnego funkcjonowania jednolitego rynku i poprawę efektywności środowiskowej pojazdów ciężkich przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednym z podstawowych założeń rewizji dyrektywy 96/53/WE jest wprowadzenie dodatkowych ułatwień dla ciężkich pojazdów zeroemisyjnych takich jak:

- podniesienie ich dopuszczalnej masy całkowitej (DMC) w ruchu międzynarodowym (pierwotna propozycja komisji EU przewiduje podniesienie DMC takich pojazdów o 4 tony) tak, aby „przywilej” ten nie tylko rekompensował wzrost masy własnej pojazdu spowodowany masą technologii zeroemisyjnej, ale także zwiększał rzeczywistą jego ładowność. Działanie to ma na celu zwiększenie atrakcyjności pojazdów bezemisyjnych wśród firm transportowych, a co za tym idzie - wzrost zapotrzebowania na takie pojazdy u producentów;

- zwiększenie maksymalnego nacisku na oś napędową pojazdu zeroemisyjnego (w pierwotnej wersji projektu z 11.5 tony do 12.5 tony), co ma zapewnić zwiększenie możliwości przewozowych takich pojazdów;
- zwiększenie długości takich pojazdów w przypadku, gdy zastosowania technologia wymaga więcej przestrzeni dla instalacji na pojeździe.

Powyższe działania poczynając od strony legislacyjnej, po programy wsparcia i podnoszenia kompetencji pokazują, że rząd poświęca szczególną uwagę kwestii rozwoju transportu zeroemisyjnego. Zarówno w aspekcie ograniczenia szkodliwych emisji, co jest szczególnie istotne dla poprawy jakości stanu powietrza, jak i wzmocnienia pozycji przemysłu motoryzacyjnego i wsparcia jego transformacji.

W zakresie cyfryzacji należy wskazać, że digitalizacja stanowi obecnie duże wyzwanie dla wszystkich branż przemysłowych, w tym dla produkcji pojazdów i komponentów. Wyzwania te wiążą się przede wszystkim z koniecznością adaptacji przedsiębiorstw do przemysłu 4.0: wdrażanie zaawansowanych technologii, takich jak Internet Rzeczy (IoT), sztuczna inteligencja (AI) i analiza big data, wymaga znacznych nakładów finansowych oraz specjalistycznej wiedzy. Z drugiej strony wprowadzając elementy cyfryzacji w przedsiębiorstwie należy mieć na uwadze kwestie cyberbezpieczeństwa. Polskie firmy muszą inwestować w zaawansowane systemy zabezpieczeń i regularne audyty bezpieczeństwa. Digitalizacja i automatyzacja wymagają dużych inwestycji kapitałowych w nowoczesne maszyny, roboty, oprogramowanie oraz infrastrukturę. Wyzwanie stanowią również wymagania regulacyjne. Firmy muszą działać w zgodzie z przepisami prawa dotyczącymi ochrony danych, bezpieczeństwa pracy oraz ochrony środowiska. Digitalizacja produkcji i automatyzacja pojazdów to procesy, które oferują wiele korzyści, ale wymagają też przewyższenia licznych wyzwań. Polskie firmy motoryzacyjne muszą podejść do tych wyzwań w sposób strategiczny i kompleksowy, aby skutecznie konkurować na globalnym rynku.

Realizowanym instrumentem wsparcia MŚP w tym obszarze jest rozwój unijnej inicjatywy Europejskie Huby Innowacji Cyfrowych (EDIH). EDIH współpracują w ramach stworzonej sieci European Digital Innovation Hubs Network. Polski EDIH działa w ramach Polskiej Sieci Hubów Innowacji Cyfrowych, który jest koordynowany przez Fundację Platforma Przemysłu Przyszłości. EDIH jest ośrodkiem wsparcia przedsiębiorców, w tym MŚP i mikroprzedsiębiorstw w wyzwaniach związanych z transformacją cyfrową i świadczy kompleksowe specjalistyczne usługi dla przedsiębiorstw we wszystkich regionach, w szczególności, gdy są potrzebne umiejętności niedostępne na rynku lokalnym. Inicjatywa wspiera przedsiębiorstwa w ulepszaniu procesów biznesowych, produkcyjnych, produktowych i usług we wszystkich obszarach działalności z wykorzystaniem technologii cyfrowych. Dodatkowo EDIH zapewnia dostęp do wiedzy specjalistycznej, umożliwia testowanie rozwiązań cyfrowych przed inwestycją, wspiera w poszukiwaniu inwestycji. Prowadzi też na szeroką skalę działania doradczo – szkoleniowe, pomaga w rozwiązywaniu problemów środowiskowych na rzecz zrównoważonego rozwoju i gospodarki obiegu zamkniętego z wykorzystaniem rozwiązań technologii cyfrowych.

W zakresie wsparcia badawczo-rozwojowego należy podkreślić, że rząd realizuje obecnie „Strategię produktywności 2030”, która jest zgodna ze średniookresową strategią rozwoju kraju w zakresie nowoczesnej gospodarki opartej na wiedzy i innowacyjnych technologiach cyfrowych, przy jednoczesnym wykorzystaniu przewag i uwzględnieniu ograniczeń wynikających z naturalnych uwarunkowań kraju. Jednym z elementów ww. Strategii są Krajowe Inteligentne Specjalizacje (KIS) – obszary technologiczne uznane za

priorytetowe dla tworzenia innowacyjnych rozwiązań społeczno-gospodarczych, zwiększenia wartości dodanej polskiej gospodarki i podniesienia jej konkurencyjności na arenie międzynarodowej.

Głównym celem KIS jest skupienie inwestycji na badaniach, rozwoju i innowacyjności (B+R+I) w obszarach o największym potencjale innowacyjnym i konkurencyjnym kraju, których rozwój przyczyni się do wzrostu gospodarczego i poprawy jakości życia społeczeństwa oraz stanu środowiska naturalnego. W ramach KIS zidentyfikowano specjalizacje:

1. Automatyzacja i robotyzacja, w tym:
  - projektowanie i optymalizację procesów,
  - technologie automatyzacji i robotyzacji procesów,
  - diagnostykę i monitorowanie,
  - systemy sterowania,
  - maszyny i urządzenia automatyzujące;
2. Rozwiązania transportowe przyjazne środowisku, w tym:
  - innowacje w środkach transportu,
  - proekologiczne rozwiązania konstrukcyjne i komponenty w środkach transportu,
  - system zarządzania transportem,
  - innowacyjne materiały z tego obszaru,
  - technologie produkcji środków transportu i ich części.

KIS są ważnym elementem kształtowania polityki innowacyjności, polityki technologicznej i polityki przemysłowej w Polsce, a także określają obszary tematyczne, na które ukierunkowane jest finansowanie z programów europejskich. Najważniejszym instrumentem wsparcia w zakresie finansowania prac B+R+I oraz rozwoju technologii jest program operacyjny Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki na lata 2021-2027 (FENG) z budżetem na poziomie ok 7,9 mld euro. Rządowe agencje odpowiedzialne za wsparcie firm w tym zakresie to m.in. Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Narodowe Centrum Badań i Rozwoju czy Bank Gospodarstwa Krajowego. FENG wspiera realizację projektów badawczo-rozwojowych, innowacyjnych, które zwiększają konkurencyjność polskiej gospodarki. Z programu mogą korzystać m.in. przedsiębiorcy, instytucje z sektora nauki, konsorcja przedsiębiorstw oraz instytucje otoczenia biznesu, w szczególności ośrodki innowacji.

Ponadto, od 2016 r. przedsiębiorcy podejmujący działalność badawczo-rozwojową mają możliwości dodatkowego odliczenia od podstawy opodatkowania określonej kwoty kosztów uzyskania przychodów poniesionych na działalność badawczo-rozwojową (tzw. kosztów kwalifikowanych), określonych w ustawie o PIT albo ustawie o CIT, w ramach tzw. ulgi na B+R. Ulga ma na celu przyspieszenie rozwój polskiej gospodarki poprzez wdrażanie innowacyjnych technologii i rozwiązań w przedsiębiorstwach. Podstawowa wysokość stawki ulgi B+R wynosi:

- dla podatników posiadających status centrum badawczo-rozwojowego – 150% kosztów kwalifikowanych od podstawy opodatkowania,
- dla pozostałych podatników, który prowadzą działalność B+R – 100% kosztów kwalifikowanych od podstawy opodatkowania.

Od 2022 ustawa wprowadziła dla podatników posiadających status CBR możliwość odliczenia w ramach ulgi B+R kosztów kwalifikowanych do 200% poniesionych kosztów, natomiast podatnicy nieposiadający statusu CBR mogą odliczyć od podstawy opodatkowania koszty kwalifikowane w wysokości 100%.

**Z upoważnienia, z wyrazami szacunku**

Ignacy Niemczycki

Podsekretarz Stanu

/ kwalifikowany podpis elektroniczny /

## **Do wiadomości**

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

---

+48 222 500 123  
kancelaria@mrit.gov.pl  
gov.pl/rozwoj-technologie

Pl. Trzech Krzyży 3/5  
00-507 Warszawa  
Ministerstwo  
Rozwoju i Technologii