



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Sekretarz Stanu
Krzysztof Bolesta

DFE-WTE.050.1.2024.MS
3270046.12837034.10392987
Warszawa, 16-07-2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na zapytanie Pana Posła Piotra Górnikiewicza w sprawie realizacji inwestycji polegającej na stworzeniu fabryki produkcyjnej polskiego samochodu elektrycznego Ilera i wykorzystania na ten cel środków finansowych pochodzących z KPO, K10ZAP650, przekazuję poniżej wyjaśnienia.

1. Czy planowane jest przeznaczenie środków finansowych pochodzących z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności na cel stworzenia fabryki produkcyjnej polskiego samochodu elektrycznego Ilera? Czy planowane jest przeznaczenie środków finansowych innych niż pochodzących z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności na cel stworzenia fabryki produkcyjnej polskiego samochodu elektrycznego Ilera?

Uprzejmie informuję, że przedsięwzięcie mające na celu budowę fabryki produkującej polski samochód Ilera, potencjalnie wpisuje się w zakres inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, dotychczas ujmowanej jako E1.1.1 Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej (dalej: E1.1.1). Celem tej inwestycji jest wsparcie przemysłu z myślą o sektorach energii i mobilności. Natomiast jej celem szczegółowym jest zwiększenie potencjału tych sektorów w zakresie zeroemisyjnych i niskoemisyjnych rozwiązań produktowych.

Ze względu na konieczność zapewnienia braku konkurencji pomiędzy różnymi mechanizmami wsparcia ze środków publicznych, obecnie jest to jedyne źródło finansowania w zakresie właściwości Ministerstwa Klimatu i Środowiska, której charakter ukierunkowany jest na wsparcie budowy tego rodzaju przedsięwzięć.

2. Czy Ministerstwo posiada wiedzę na temat badań audytowych w spółce ElectroMobility Poland? Czy przeprowadzono audyty? Jakie wnioski płyną z ewentualnych audytów?

Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie nadzoruje spółki ElectroMobility Poland. W związku z tym w zakresie szczegółów przeprowadzonych audytów uprzejmie proszę o ewentualne zwrócenie się do Ministerstwa Aktywów Państwowych, które pełni nadzór nad tym podmiotem.

3. Czy wnioski płynące z ewentualnych badań audytowych będą stanowiły podstawę do podjęcia kierunkowych decyzji właścicielskich przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska? Jeżeli tak, to jakich?

Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie nadzoruje spółki ElectroMobility Poland oraz nie ma wiedzy na temat decyzji właścicielskich Spółki. Instytucją nadzorującą to przedsiębiorstwo jest Ministerstwo Aktywów Państwowych.

4. Jaki jest stosunek Ministerstwa Klimatu i Środowiska do współpracy spółki ElectroMobility Poland z podmiotem z Chińskiej Republiki Ludowej?

Ocena decyzji biznesowych spółki nie leży we właściwości Ministra Klimatu i Środowiska. Instytucją nadzorującą to przedsiębiorstwo jest Ministerstwo Aktywów Państwowych.

5. Czy Ministerstwo Klimatu i Środowiska lub podległe mu podmioty realizuje samodzielnie lub współdziałając z innymi ministerstwami działania związane z elektromobilnością? Jakiego kierunku obejmuje Rząd RP w obszarze elektromobilności ze szczególnym uwzględnieniem elektromobilności w osobowym transporcie pasażerskim?

Ograniczenie szkodliwych emisji pochodzących z sektora transportu poprzez wsparcie rozwoju elektromobilności jest jednym z priorytetów polskiego rządu. Przede wszystkim tworzone jest otoczenie prawne, które stymuluje rozwój elektromobilności, w tym stabilne przepisy wspierające rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Drugim elementem działań prowadzonych przez rząd są programy finansowego wsparcia, realizowane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

✓ Działania legislacyjne:

Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875, 1394, 1506, 1681, z 2024 r. poz. 834), zwana dalej ustawą, jest najbardziej istotnym aktem prawnym w obszarze nisko i zeroemisyjnego transportu. Wprowadziła do polskiego porządku prawnego podstawowe pojęcia związane z elektromobilnością oraz wodoromobilnością.

Ustawa wprowadziła również szereg rozwiązań ułatwiających rozwój czystego transportu w Polsce - poprzez zmianę przepisów innych ustaw. Ustanowione 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 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE „AFIR” (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023 r., str. 1), 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.

✓ Programy wsparcia:

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)

Rozwój transportu publicznego jest priorytetowym działaniem rządu. W związku z tym, znaczące 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 dynamiczna, jak w wielkich aglomeracjach.

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.

Łącznie, w ramach II naborów na program zostały przeznaczone ponad 2 mld zł. Dzięki wnioskowi złożonemu 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 także 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 960 mln zł (został zwiększony z pierwotnych 700 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 roku. 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.

✓ **Planowane programy finansowego wsparcia**

W celu dalszego stymulowania rozwoju elektromobilności planowane jest uruchomienie nowych programów finansowego wsparcia.

Pierwszym z planowanych programów jest program finansowany ze środków KPO, **dedykowany nabyciu pojazdów elektrycznych kat. M1 przez osoby fizyczne i osoby prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą**. Głównym celem programu będzie zwiększenie liczby elektrycznych samochodów osobowych poruszających się po polskich drogach. Planowany budżet programu będzie wynosił około 1,6 mld zł. Program będzie wspierał kupno, leasing, wynajem długoterminowy pojazdów zeroemisyjnych i powinien zostać uruchomiony do końca tego roku.

Kolejne dwa programy będą **dedykowane branży transportu ciężkiego**. Pierwszy program będzie dotyczył dofinansowania w nabyciu nowych pojazdów ciężkich. Przewidywany budżet programu ma wynosić 1 mld zł. Planowany jest nabór wniosków w trybie ciągłym w latach 2024-2028 lub do wyczerpania środków. Dopłatami zostaną objęte wyłącznie nowe, zeroemisyjne (a więc elektryczne lub wodorowe) samochody kategorii N2 (o dopuszczalnej masie całkowitej DMC powyżej 3,5 t do 12 t) oraz N3 (o DMC powyżej 12 t).

Drugim programem będzie wsparcie budowy lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego z budżetem 2 mld zł. Program ten dedykowany będzie przedsiębiorcom, którzy będą mogli ubiegać się o dofinansowanie inwestycji polegających na budowie lub przebudowie ogólnodostępnej stacji ładowania prądem stałym posiadającej co najmniej: dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T (80% budżetu), jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW – dla inwestycji realizowanych na terenie centrum logistycznego lub terminala intermodalnego (20% budżetu).

Kolejnym planowanym działaniem jest **program dopłat do zakupu nowych rowerów elektrycznych**, w tym także cargo i wózków rowerowych, z przewidywanym budżetem w wysokości 300 mln zł. Okres realizacji programu przewidziano na lata 2025-2029, a w ramach programu o dofinansowanie ubiegać się będzie mogło szerokie grono beneficjentów. Planowane jest dofinansowanie w wysokości do 50%, jednak nie więcej niż 5 tys. zł w przypadku rowerów elektrycznych i nie więcej niż 9 tys. zł w przypadku elektrycznych rowerów cargo i wózków rowerowych. Projekt programu priorytetowego jest obecnie w konsultacjach publicznych (do 18 lipca br.).

Następnym planowanym programem jest **program rozwój sieci elektroenergetycznych na potrzeby stacji ładowania dużych mocy**, z proponowanym budżetem w wysokości do 2 mld zł, skierowany do Operatorów Systemu Dystrybucyjnego (OSD). W ramach programu beneficjenci będą mogli otrzymać dotację w wysokości do 100% kosztów kwalifikowanych na budowę bądź rozbudowę sieci elektroenergetycznych w dedykowanych lokalizacjach, np. wzdłuż sieci bazowej TEN-T, terminalach intermodalnych czy bazach eksploatacyjnych.

Dodatkowo, w zakresie przyszłych działań analizowana jest potrzeba **utworzenia kolejnych programów wsparcia dedykowanych rozwojowi infrastruktury ładowania** ze środków Społecznego Funduszu Klimatycznego (SFK). Należy podkreślić, że prace nad przygotowaniem krajowego planu społeczno-klimatycznego, który umożliwi pozyskanie środków z SFK są obecnie we wstępnej fazie. Proponowany zakres inwestycji możliwych do sfinansowania obejmuje rozwój nieogólnodostępnej infrastruktury ładowania w gospodarstwach domowych, budynkach wielorodzinnych oraz budynkach użyteczności

publicznej, a także rozwój sieci elektroenergetycznej na potrzeby przyłączania infrastruktury ładowania.

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

✓ **Rozwój kadr**

Ponadto, należy mieć na uwadze, że wsparcie rozwoju elektromobilności obejmuje także kwestię kształcenia wysoko wykwalifikowanych kadr. Elektromobilność jest dynamicznie rozwijającą się dziedziną, która tworzy wiele atrakcyjnych i dobrze płatnych miejsc pracy. Aby wykorzystać ten potencjał, 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 coraz częściej poszukiwane 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.

Powyższe działania poczynwszy od strony legislacyjnej, po programy wsparcia i podnoszenia kompetencji pokazują, że rząd poświęca szczególną uwagę kwestii rozwoju elektromobilności.

Z wyrazami szacunku

Krzysztof Bolesta
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM.