



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Warszawa, data: 2 sierpnia 2024 r.

znak sprawy: IK 2789255

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

**Dotyczy: odpowiedzi na interpelację numer 3012 Pani Poseł Marceliny Zawiszy
oraz grupy Posłów w sprawie zagrożenia bezpieczeństwa lekowego**

**motywowanego potrzebą zakupu i wynajmu używanych samochodów
elektrycznych**

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację przedstawiam informacje uzyskane z Ministerstwa
Rozwoju i Technologii (MRiT) oraz Ministerstwa Klimatu i Środowiska (MKiŚ).

Prace nad Krajowym Planem Odbudowy (KPO) rozpoczęły się w 2021 r.
i w tamtym okresie Ministerstwo Rozwoju i Technologii zgłosiło propozycję
projektu dotyczącego rozwoju potencjału sektora leków i wyrobów medycznych
– inwestycje związane z produkcją API w Polsce. W związku z faktem, że od
2021 r. wystąpiły nowe okoliczności związane z pojawieniem się nowych
dokumentów strategicznych na szczeblu UE, a także zmieniła się sytuacja
rynkowa mająca istotny wpływ na projekt API, na początku bieżącego roku MRiT
zgłosiło ww. projekt do rewizji do Komisji Europejskiej.

Zgłoszenie projektu do rewizji zostało poprzedzone konsultacjami publicznymi z przedstawicielami przemysłu farmaceutycznego, w celu zweryfikowania, czy możliwe jest zrealizowanie inwestycji na obecnie obowiązujących zasadach. Z informacji otrzymanych od organizacji branżowych wynikało, że zrealizowanie projektu w założonym terminie (do połowy 2026 r.) jest nierealne. Branża wskazała, że czas trwania budowy nowej inwestycji szacuje się średnio na 3-6 lat (w zależności od skali projektu). W przypadku projektów o charakterze modernizacyjno-inwestycyjnym, optymalny czas na ich realizację może wynosić od 12 do 48 miesięcy licząc od momentu uzyskania środków. Wątpliwość budziła również forma wsparcia – przedsiębiorcy wnioskowali o zmianę finansowania z pożyczek na granty.

W związku z powyższym w ramach rewizji MRiT wnioskowało do KE między innymi o wprowadzenie zmian w terminach ukończenia inwestycji i wyrażenie zgody na zmianę wskaźnika, tak aby do połowy 2026 r. możliwe było jedynie podpisanie umów z wnioskodawcami, a nie zakończenie realizacji inwestycji. W związku z brakiem zgody Komisji Europejskiej na zmianę terminu realizacji inwestycji, MRiT odstąpiło od realizacji komponentu KPO dotyczącego rozwoju API. W przeciwnym wypadku środki przewidziane w KPO na rozwój produkcji API zostałyby utracone.

Podsumowując, opóźnienia w przygotowaniu reform i inwestycji przewidzianych w KPO przez poprzedni rząd spowodowały, że niemożliwe jest przeprowadzenie procesu inwestycyjnego dotyczącego wytwarzania w Polsce aktywnych substancji farmaceutycznych (API) w terminie określonym pierwotnie w KPO, czyli do końca lipca 2026 r.

Należy również zaznaczyć, że nie było możliwe wcześniejsze uruchomienie naborów na projekty dot. API, ponieważ rozwiązania krajowe dopuszczały prefinansowanie ze środków będących w dyspozycji Polskiego Funduszu Rozwoju tylko inwestycji objętych częścią dotacyjną KPO. Mechanizm ten nie dotyczył inwestycji będących w części pożyczkowej KPO, a taki został wybrany dla inwestycji dotyczących rozwoju API.

Według informacji uzyskanych z Ministerstwa Klimatu i Środowiska w ramach rewizji Krajowego Planu Odbudowy, MKiŚ zaproponowało zmianę kamienia

milowego E4G „Wejście w życie aktu prawnego wprowadzającego podatek od posiadania pojazdów związanych z emisjami zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” będącego elementem reformy z sektora transportu E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska. Kamień ten obligował władze polskie do nałożenia podatku płaconego co rok, związanego z emisyjnością pojazdu.

Z uwagi na fakt, że w ocenie MKiŚ kamień ten miałby charakter wyłącznie fiskalny, Ministerstwo zaproponowało jego zmianę. Celem było, aby nie karać obywateli za posiadanie samochodu, a promować przechodzenie na zeroemisyjne formy transportu przez dopłaty do zakupu, leasingu lub wynajmu długoterminowego nowych pojazdów samochodowych. Propozycja ta spotkała się z poparciem na poziomie Rady Ministrów i została zaproponowana do projektu rewizji KPO w postaci nowego programu wsparcia do nabycia pojazdów zeroemisyjnych.

Celem programów wsparcia finansowego nabywania pojazdów zeroemisyjnych jest przede wszystkim redukcja szkodliwych emisji pochodzących z sektora transportu drogowego poprzez upowszechnienie się zeroemisyjnej mobilności wśród polskiego społeczeństwa i zmniejszenie zużycia paliw generujących te emisje. Zgodnie z raportem Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) z 2023 r., obniżenie poziomów zanieczyszczeń do wartości zalecanych przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) mogłoby zapobiec śmierci 47 300 osób z powodu pyłu zawieszonego (PM2.5) oraz 4 200 osób z powodu dwutlenku azotu (NO₂) w Polsce. W związku z tym upowszechnienie rozwiązań zeroemisyjnych w transporcie przekłada się także na zdrowie i życie obywateli.

Mając na uwadze dążenie do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 roku, na poziomie krajowym podejmowanych jest szereg działań mających na celu redukcję emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz wsparcie rozwoju przemysłu technologii zeroemisyjnych i transformacji przemysłu motoryzacyjnego w kierunku zeroemisyjności.

Polska branża motoryzacyjna jest największą w Europie Środkowo-Wschodniej. W Polsce ulokowane są fabryki dużych koncernów produkujących pojazdy, a co istotne także zakłady poddostawców części i podzespołów z polskim kapitałem. Dlatego prowadzone są działania mające na celu tworzenie

sprzyjających warunków do inwestycji, rozwoju zeroemisyjnych technologii, dostępu do wysoko wykwalifikowanych kadr, a także działania edukacyjne. W ramach ww. działań istotną rolę pełnią mechanizmy wsparcia finansowego, które mają na celu umożliwienie zakupu pojazdów zeroemisyjnych przez szerszą grupę odbiorców i tym samym zwiększenie popytu na pojazdy zeroemisyjne. Wzrost popytu przekłada się bezpośrednio na wzrost podaży oraz wzrost opłacalności inwestowania przez producentów w technologie zeroemisyjne. Ponadto na poziomie UE podejmowane są szeroko zakrojone działania skoncentrowane na wsparciu transformacji oraz ochronie unijnego przemysłu. MKiŚ stale monitoruje rynek w zakresie modeli i cen pojazdów elektrycznych, aby realizowane programy wsparcia finansowego nie powodowały sztucznego podwyższania marż producentów pojazdów elektrycznych i były dostosowane do realiów rynkowych.

Maksymalny próg cenowy wspieranych pojazdów powinien być ustalony na takim poziomie, aby branża motoryzacyjna dążyła do oferowania jak największej liczby modeli pojazdów mieszczących się poniżej maksymalnego progu, niepodnoszenia cen, jednocześnie zachowując zdolności inwestycyjne. Należy podkreślić jednak, że w kontekście realizowanych programów wsparcia niezbędna jest synergia działań podejmowanych przez władze państwowe, jak również branży motoryzacyjnej, aby elektromobilność upowszechniała się, a przyznawane dotacje nie przekładały się na wyższe marże.

Przy nowym programie wsparcia, zostanie wykorzystane doświadczenie z programu „Mój Elektryk”, który jest programem wsparcia finansowego w zakresie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych i jest realizowany od 2021 roku przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). Aby zmaksymalizować efekt wsparcia, wprowadzono górny próg wartości pojazdu kwalifikującego się do wsparcia na poziomie 225 tys. zł oraz maksymalny poziom dotacji do jednego pojazdu. Przyjęte limity cenowe wspieranych pojazdów i poziomy dofinansowania zostały ustalone w oparciu o analizy rynku pojazdów samochodowych.

W 2022 r. dostępnych było 48 modeli pojazdów elektrycznych z czego 32 w cenie poniżej 225 tys. zł, w 2023 r. dostępne 82 modele pojazdów elektrycznych z czego 46 w cenie poniżej 225 tys. zł, a w 2024 r. dostępnych 97 modeli pojazdów

elektrycznych z czego 50 w cenie poniżej 225 tys złoty. Ustalony limit cenowy umożliwi dofinansowanie szerokiego katalogu pojazdów elektrycznych, co stymuluje rozwój rynku.

Nie zaobserwowano, aby program „Mój Elektryk” prowadził do podniesienia cen pojazdów elektrycznych.

Rząd wielotorowo wspiera rozwój transformacji sektora transportu w kierunku zeroemisyjności – mobilność indywidualną oraz zbiorową, nadając priorytet transportowi zbiorowemu. Należy zwrócić uwagę na fakt, że wsparcie rozwoju zeroemisyjnego transportu zbiorowego jest jednym z priorytetów polskiego rządu, ponieważ jest to najbardziej efektywna forma transportu, dostępna dla wszystkich. Największe środki przeznaczane są na rozwój transportu zbiorowego. Również w ramach środków KPO wspierany jest rozwój zeroemisyjnego transportu zbiorowego. III nabór programu NFOŚiGW „Zielony transport publiczny”, który jest realizowany od 2021 roku, będzie finansowany ze środków KPO. Planowane jest dofinansowanie zakupu ok. 550 autobusów zeroemisyjnych, tj. prawie drugie tyle, ile zostało wspartych w ramach dwóch pierwszych naborów programu. Ponadto, MKiŚ planuje kontynuować (po wyczerpaniu środków KPO) wsparcie dla samorządów w procesie wymiany taboru komunikacji miejskiej na pojazdy zeroemisyjne zarówno ze środków krajowych jak i europejskich.

Z poważaniem

wz. Ministra

Jan Szyszko

Sekretarz Stanu

/podpisano elektronicznie/