



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Sekretarz Stanu
Krzysztof Bołesta

DFE-WNF.050.42.2024.MK
3346309.13234771.10689477
Warszawa, 11-09-2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Dotyczy: Interpelacja Posła Bartosza Zawiei w sprawie programu Mój rower elektryczny - K10INT4376

Szanowny Panie Marszałku,

poniżej przesyłam odpowiedź na zadane pytania:

1. Czy Ministerstwo Klimatu i Środowiska planuje wprowadzenie zmian w zasadach programu „Mój rower elektryczny”, aby zwiększyć jego dostępność, szczególnie dla mieszkańek i mieszkańców małych miast oraz wsi?

Zgodnie z założeniami, program priorytetowy „Mój rower elektryczny”¹ ma mieć charakter ogólnopolski, co oznacza, że ma być skierowany zarówno do mieszkańców małych miast i wsi, w których nie funkcjonuje transport publiczny, jak i do mieszkańców średnich i dużych miast w których transport publiczny istnieje, natomiast występują inne czynniki mające wpływ na decyzję wnioskodawców ubiegających się o dofinansowanie w Programie (m.in. zatory komunikacyjne („korki”), oraz duże zanieczyszczenie powietrza m.in. ze spalin. Dlatego też, celem Ministerstwa Klimatu i Środowiska oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej² jest zapewnienie wsparcia w szerokim zakresie, nie różnicowanie potencjalnych beneficjentów w zależności od miejsca zamieszkania.

Odpowiadając na zapytanie czy możliwe jest wprowadzenie zmiany zasad funkcjonowania Programu w odniesieniu do beneficjentów pochodzących z małych miast oraz wsi w taki sposób, aby zwiększyć dostępność Programu dla ww. osób, należy wskazać, że takie rozwiązanie dyskryminowałoby innych potencjalnych wnioskodawców Programu, dlatego NFOŚiGW nie rozważa wprowadzenia takiej zmiany do Programu. Zapisy Programu nie mogą bowiem dyskryminować wnioskodawców ze względu na ich miejsce zamieszkania, a wprowadzenie odmiennych zasad funkcjonowania Programu z uwagi na miejsce zamieszkania wnioskodawcy w małej miejscowości niewątpliwie prowadziłyby do takiego skutku.

Przedmiotowy Program jest inicjatywą ogólnokrajową, w związku z tym wnioskodawcami tego Programu mogą być wszystkie pełnoletnie osoby fizyczne niezależnie od ich miejsca zamieszkania. Należy przy tym podkreślić, że ogromne zainteresowanie Programem osób z różnych miejscowości wskazuje na istniejącą potrzebę wsparcia zakupu rowerów elektrycznych również przez mieszkańców większych miejscowości, w których dojazd

¹ dalej: Program

² dalej: NFOŚiGW lub Fundusz

samochodem, np. do pracy/uczelni, wiąże się z uciążliwym, nadmiernym ruchem drogowym (korkami). Powyżej postulowane zmiany nie są zatem zasadne w kontekście realizacji celu Programu, jakim jest częściowe zastąpienie.

2. *Czy istnieje możliwość, aby dofinansowanie było udzielane bezpośrednio przy zakupie roweru elektrycznego, na wzór programu „Laptop dla nauczyciela”?*

Zasady dot. bezgotówkowego przekazania dotacji w postaci np. bonu nie mogą być wdrożone przez NFOŚiGW, gdyż zgodnie z treścią art. 411 ust. 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54, z późn. zm., t.j.) Narodowy Fundusz oraz wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej udzielają dotacji, pożyczek, poręczeń oraz przekazują środki finansowe na podstawie umów cywilnoprawnych. Natomiast w programach takich jak „Laptop dla nauczycieli” dofinansowanie przekazywane jest na rzecz sklepów ze sprzętem komputerowym, które jedynie zarejestrowały się na liście utworzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji. Ponadto, dyrektorzy szkół zgłaszają uprawnionych nauczycieli z podległych im jednostek organizacyjnych do programu „Laptop dla nauczyciela”. Przekładając powyższą zasadę na program priorytetowy „Mój rower elektryczny” wiązałoby się to z weryfikacją zarówno wniosków o dofinansowanie, a w następnej kolejności z weryfikacją danych osób fizycznych, przekazywanych przez sklepy ze sprzętem rowerowym celem potwierdzenia uzyskania dofinansowania do zakupu pojazdu. W związku z tym, powyższe zasady nie mogą być wdrożone przez NFOŚiGW, gdyż w ramach Programu należy spodziewać się, że złożonych zostanie kilkadziesiąt tysięcy wniosków o dofinansowanie. Weryfikacja zarówno wniosków o dofinansowanie, jak i w następnej kolejności listy osób, które kwalifikują się do dofinansowania spowoduje, że ocena wniosków znacznie się wydłuży, co mogłoby wywołać liczne protesty zarówno ze strony wnioskodawców jak i sprzedawców pojazdów, którzy będą przez długi czas oczekiwać na zwrot środków ze strony NFOŚiGW. Ponadto należy podkreślić, że przyjęcie ww. zasady wiąże się również z zawieraniem umów ze sprzedawcami pojazdów na przekazanie środków, co dodatkowo wiązałoby się ze znacznymi opóźnieniami liczącymi nawet do roku czasu.

3. *Czy prowadzone są analizy dotyczące skuteczności programów wspierających zakup rowerów elektrycznych w zmniejszaniu emisji gazów cieplarnianych i poprawie jakości powietrza w różnych typach miejscowości?*

Przy opracowaniu założeń programu bazowano na programach wsparcia wdrożonych w innych krajach europejskich oraz danych dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych, poprawie jakości oraz zmniejszeniu zatorów komunikacyjnych pochodzących z opracowań eksperckich m.in. Komisji Europejskiej „Cycling: The Way Ahead For Towns And Cities”, Europejskiej Federacji Cyklistów oraz Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska. Na podstawie tych dokumentów zostały oszacowane efekty środowiskowe Programu.

Popyt na dofinansowanie do zakupu rowerów elektrycznych/elektrycznych wózków rowerowych został potwierdzony w trakcie przeprowadzonych konsultacji społecznych, w wyniku których zgłoszonych zostało ponad 500 uwag lub propozycji zmian do Programu. Oprócz uwag, duża część osób wyraziła jednocześnie poparcie dla jego realizacji. Tak znaczny odzew społeczeństwa (należy zaznaczyć, że przede wszystkim zgłoszenia w ramach konsultacji społecznych dokonane zostały przez osoby fizyczne) potwierdza, że Program służyć będzie obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, a także rozwojowi dobrych praktyk transportowych i zdrowego trybu życia wśród uczestników ruchu.

NFOŚiGW przyjął, że rowery elektryczne, elektryczne rowery cargo i elektryczne wózki rowerowe częściowo zastępować będą samochody spalinowe beneficjentów Programu.

Przy alokacji w wysokości 300 000 000 zł Fundusz szacuje, że dofinansowanych zostanie 30 000 szt. rowerów elektrycznych oraz 16 667 szt. elektrycznych rowerów cargo/wózków rowerowych.

Szacowany roczny przebieg dla roweru elektrycznego wynosi 3 300 km/rok.

Szacowany roczny przebieg dla elektrycznego roweru cargo/wózka rowerowego wynosi 13 200 km/rok.

Szacując efekt ekologiczny NFOŚiGW przeanalizował też dane dot. norm emisji spalin samochodów zarejestrowanych w kraju, a w wyliczeniach dla rowerów elektrycznych odniósł się do pojazdów o normie emisji spalin EURO V. W związku z powyższym do wyliczeń wzięto pod uwagę zarejestrowane i użytkowane na drogach pojazdy, co wskazuje, że wyliczone, planowane efekty ekologiczne są wymierne i możliwe do osiągnięcia.

Z wyrazami szacunku

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

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów