



Minister Klimatu i Środowiska

DEI-WE.050.4.2024.JD
3549100.14118791.11354559
Warszawa, 02-01-2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Pani Posłanki Teresy Wilk w sprawie rowerów elektrycznych o numerze K10INT6978, poniżej przekazuję odpowiedzi na zadane pytania:

1. Czy rządowy program dopłat do rowerów elektrycznych będzie współfinansowany przez instytucje unijne?

Zgodnie z pierwotnymi założeniami, program dopłat do zakupu rowerów elektrycznych miał być finansowany ze środków unijnych Funduszu Modernizacyjnego. Instrument ten działa w perspektywie czasowej 2021-2030 i zasilany jest środkami ze sprzedaży 4,5% ogólnej puli uprawnień do emisji CO₂ w ramach unijnego systemu handlu emisjami, tzw. EU-ETS. Propozycje programów finansowanych z Funduszu Modernizacyjnego przekazywane są do Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI), celem uzyskania zgody na uruchomienie takiego programu. W przypadku programu wsparcia zakupu rowerów elektrycznych EBI wydało negatywną decyzję.

W związku z decyzją EBI, Ministerstwo Klimatu i Środowiska wraz z nadzorowanym Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej rozpoczęło działania na rzecz określenia źródła finansowania ze środków krajowych.

2. Jakiej wysokości środki zarezerwowano na poczet programu dopłat do rowerów elektrycznych?

Na chwilę obecną brak jest możliwości określenia wysokości środków przeznaczonych na finansowanie tego programu. Ostateczna wysokość środków uzależniona będzie od wielkości wygoszparowanych środków z innych programów związanych z dekarbonizacją sektora transportu.

3. W jakich ramach czasowych przewidziano funkcjonowanie programu?

Zgodnie z opracowanym projektem, uruchomienie programu planowane jest na pierwszą połowę 2025 r. Długość trwania programu uzależniona będzie od wielkości środków jakie zostaną przeznaczone na finansowanie tego programu.

4. Z jakiego powodu nie będą dotowane rowery tradycyjne, a wyłącznie modele elektryczne?

Rowery tradycyjne są powszechne i dużo tańsze niż rowery elektryczne, dlatego też nie ma uzasadnienia dla ich dotowania ze środków publicznych.

W Polsce, tak jak w całej Europie, rozwijają się nowe formy mobilności i rośnie popyt na rowery elektryczne. Rowery elektryczne, dzięki wspomaganie elektrycznemu ułatwiają użytkownikom pokonywanie większych dystansów. Mogą być one wygodną i ekologiczną

alternatywą dla poruszania się pojazdem spalinowym, zarówno na obszarach wiejskich, gdzie odległości pomiędzy miejscem zamieszkania, a punktami usługowymi, miejscem pracy czy szkołą są większe, jak i w miastach, w których występuje duże natężenie ruchu oraz trudności w parkowaniu. Rowery elektryczne mogą też być użytkowane przez osoby mniej sprawne czy w gorszej kondycji fizycznej, które nie byłyby w stanie pokonywać większych dystansów rowerem tradycyjnym.

Oprócz funkcji przemieszczania się, rowery elektryczne, w szczególności typu cargo, są coraz częściej wykorzystywane w usługach np. w branży kurierskiej, cateringu i dostaw jedzenia. Rośnie oferta rowerów elektrycznych także polskich producentów, a badania i trendy pokazują, że rynek w Polsce, jak i w Europie będzie się rozwijał. Największą przeszkodą w rozwoju sprzedaży rowerów elektrycznych jest ich wysoka cena. Dlatego też w wielu krajach, w tym także o niższym niż Polska PKB, jak Chorwacja czy Grecja, wprowadzane są programy dopłat do takich rowerów.

Spodziewamy się, że elektryczne rowery, elektryczne rowery cargo i elektryczne wózki rowerowe częściowo zastępować będą samochody spalinowe beneficjentów programu. Należy pamiętać, że zastąpienie pojazdu samochodowego rowerem elektrycznym, szczególnie w miastach gdzie występuje duża kongestia ruchu, ograniczy użytkowanie pojazdów spalinowych, co przyczyni się do ograniczenia szkodliwych emisji.

5. Jak wygląda przyszłość funkcjonowania programu w sytuacji odmowy wsparcia z Europejskiego Banku Inwestycyjnego?

W związku z odmową EBI w zakresie finansowania ze środków Funduszu Modernizacyjnego, prowadzone są prace mające na celu określenie źródła finansowania ze środków krajowych.

6. Czym argumentuje się wprowadzenie programu w niepewnej sytuacji gospodarczej?

Emisje z sektora transportu, jako jedyne nie maleją od 1990 r. W związku tym, aby działać na rzecz ochrony klimatu oraz wypełnienia zobowiązań Polski wynikających z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystszyego powietrza dla Europy, a także europejskich i światowych porozumień w tym: Porozumienia Paryskiego, niezbędne są m.in. upowszechnienie napędów zeroemisyjnych, zmiana zachowań transportowych, wdrożenie nowych rozwiązań oraz zwiększenie efektywności istniejących rozwiązań w sektorze transportu (automatyzacja, rozwój transportu intermodalnego).

Promowanie na skalę krajową rowerów elektrycznych jest jednym z tych działań. Przykłady programów lokalnych (inicjatywy lokalne miast np. w Białymstoku - *Ekorower - alternatywa dla samochodu*, Łodzi *#TowaRower*, i Krakowie - *LajkBike* - długoterminowa wypożyczalnia rowerów, czy program dla mieszkańców Gdyni - 50% dopłaty do zakupu roweru elektrycznego) pokazują, że istnieje zapotrzebowanie na taki program na skalę krajową.

W krajach europejskich funkcjonuje ponad 300 programów wsparcia zakupu rowerów elektrycznych oraz elektrycznych rowerów towarowych cargo (oferowanych przez władze centralne i lokalne). Podobne programy wsparcia na poziomie centralnym przyjęte zostały m.in. w Szwecji, Portugalii, Chorwacji i Francji.

Program stanowić będzie ponadto wsparcie dla polskiego sektora producentów rowerów. Polska jako ósmy co do wielkości eksporter i piąty największy producent rowerów w Europie, wykazuje stabilność produkcji na poziomie ponad 1 mln rowerów rocznie. Polska jest również dziesiątym co do wielkości eksporterem rowerów elektrycznych, z całkowitą wartością eksportu w 2022 r. wynoszącą 148 mln EUR i z najszybszym tempem wzrostu

eksportu rowerów elektrycznych. Według danych jednego z czołowych producentów, rowery elektryczne w 2023 r. stanowiły one 20% całej produkcji rowerów.

Zgodnie z raportem Bicycle Market Outlook 2022 – 2026 przewiduje się wzrost wartości europejskiego rynku rowerowego w latach 2023-2028, z 25,08 mld USD do 39,8 mld USD. Wzrost ten odzwierciedla rosnące zapotrzebowanie na rowery zarówno tradycyjne, jak i elektryczne. W niektórych europejskich krajach takich jak Niemcy, Francja, czy Włochy obserwuje się już wyższy popyt na rowery elektryczne niż na rowery tradycyjne.

Tylko połączenie i promowanie różnorodnych działań wspierających zero- i niskoemisyjne środki transportu w celu ograniczenia szkodliwych emisji, będzie miało wpływ na zmianę w podejściu społeczeństwa do spraw ochrony środowiska i zdrowia oraz będzie sprzyjało poszerzaniu zbiorowej świadomości, budowaniu poczucia odpowiedzialności za stan środowiska, a także wzbudzaniu potrzeby wspólnego zadbania o zrównoważony rozwój.

Podtrzymywanie inicjatyw i programów wsparcia nawet przy niedużych środkach finansowych, podkreśla ich znaczenie oraz cel do jakiego Polska dąży w swojej polityce klimatycznej.

7. O ile prognozowany jest spadek ilości emitowanego CO₂ w wyniku wprowadzenia programu?

Efekty ekologiczne są każdorazowo kalkulowane i przedstawiane w programach priorytetowych realizowanych przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW). W wyliczeniach dla programu wsparcia zakupu rowerów elektrycznych, NFOŚiGW wziął pod uwagę roczne przebiegi oraz założył, że w pewnym stopniu rowery te będą zastępować pojazdy spalinowe.

Emisja CO₂ w przeliczeniu na jednego mieszkańca poruszającego się rowerem elektrycznym to zaledwie 22 g/km, gdy w przypadku transportu zbiorowego wynosi ona 101 g/km. Jazda na rowerze pozwala ograniczyć w UE emisję o ponad 16 mln ton ekwiwalentu CO₂ rocznie czyli porównywalnie tyle co całkowita roczna emisja CO₂ Chorwacji (Źródło ECF - European Cyclists' Federation).

Ostateczny efekt ekologiczny programu uzależniony jest od jego budżetu. Szacowane w projekcie programu ograniczenie emisji CO₂ (przy budżecie 300 mln złotych) wyniosłoby, co najmniej 83 139 Mg/rok. Spodziewane jest także ograniczenie emisji pyłów PM₁₀ i tlenków azotu.

Przy opracowaniu założeń projektu 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.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

Krzysztof Galos
Podsekretarz Stanu - Główny Geolog Kraju
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

