



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Sekretarz Stanu
Krzysztof Bolesta

DEI-ZD.050.1.2025.MP
3617888.14427949.11616397
Warszawa, 17-02-2025

Pan Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Posłanki Sylwii Bielawskiej oraz grupy Posłów w sprawie cen tzw. wodoru szarego dla JST, o numerze K10INT7568 uprzejmie proszę o przyjęcie wyjaśnień w zakresie kompetencji Ministra Klimatu i Środowiska.

Na wstępie chciałbym podkreślić, że Minister Klimatu i Środowiska zgodnie z obowiązującym prawem nie ma wpływu na ceny wodoru oferowanego przez jego producentów. Działanie takie w mojej opinii byłoby sprzeczne z zasadą swobody działalności gospodarczej oraz naruszałoby przepisy dotyczące zamówień publicznych.

Odnosząc się do przekazanych pytań należy zaznaczyć, że wykorzystanie technologii wodorowych w transporcie w tym w transporcie publicznym z uwagi na ich wciąż innowacyjny charakter wymaga większych nakładów finansowych niż dalsze stosowanie paliwa konwencjonalnego. Transformacja jest jednak niezbędna, dlatego Ministerstwo Klimatu i Środowiska podejmuje działania wspierające wykorzystanie tych technologii. Są to nie tylko działania legislacyjne, ale też finansowe.

Najważniejszy z działających programów wsparcia to program Zielony transport publiczny – dzięki któremu można było uzyskać dofinansowanie aż do 90% kosztów kwalifikowalnych zakupu lub leasingu nowych autobusów elektrycznych wykorzystujących do napędu wyłącznie energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych wraz ze szkoleniem kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych autobusów. Udzielone wsparcie w ramach 3 naborów to prawie 4 mld zł.

Program miał na celu m.in. ułatwienie wprowadzania transportu zeroemisyjnego przez samorządy. Samodzielny zakup floty wodorowej wiązałoby się z dużym obciążeniem budżetów lokalnych, często przekraczającym ich możliwości, dlatego intensywność pomocy publicznej w tym przypadku wynosiła aż 90% kosztów kwalifikowalnych. Program cieszył się bardzo dużym zainteresowaniem i wiele samorządów skorzystało ze wsparcia.

Drugi program to program wsparcia infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury tankowania wodoru – w którym można było uzyskać wsparcie na budowę lub przebudowę ogólnodostępnej stacji wodoru (budżet programu to 870 mln zł pomocy bezzwrotnej, z czego 100 mln zł przeznaczone było na dofinansowanie budowy stacji

tankowania wodoru). Program ten jest komplementarny do programu Zielony transport publiczny, gdyż zapewnia dofinansowanie dla kolejnego elementu łańcucha wartości wodorowych umożliwiającego efektywne wdrażanie transportu wodorowego. Dzięki udzielonemu już wsparciu z programu powstanie w sumie ponad kilkanaście stacji tankowania wodoru w Polsce.

Mając na uwadze coraz większą liczbę samorządów inwestujących w autobusy wodorowe, planujemy, że w II kwartale tego roku uruchomiony zostanie kolejny konkurs na wsparcie budowy ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru. O wsparcie ubiegać będą mogły się zarówno jednostki samorządu terytorialnego, jak i przedsiębiorcy. Planowany budżet tego konkursu to ponad 220 mln zł. Pozwoli to na wsparcie 10-12 stacji tankowania wodoru.

Rząd zapewnił zatem finansowanie zarówno do zakupu autobusów wodorowych, jak i do infrastruktury ich tankowania, w ramach powyżej opisanych dwóch programów wsparcia.

Produkcja wodoru odnawialnego, a więc trzeciego elementu łańcucha wartości wodorowych, jest obecnie wspierana ze środków unijnych w ramach Europejskiego Banku Wodoru (EHB). W programie wsparcia mogą uczestniczyć przedsiębiorcy produkujący wodór. Wodór wyprodukowany ze wsparciem unijnym może być m.in. wykorzystany w transporcie. W ramach programu można uzyskać przez 10 lat wsparcie w formie stałej dopłaty do kilograma wyprodukowanego wodoru. Wsparcie ze środków unijnych okazało się jednak trudno dostępne dla polskich producentów wodoru odnawialnego, dlatego Ministerstwo bardzo aktywnie działa na rzecz wprowadzenia przez Komisję Europejską zmian zasad wsparcia z EHB na takie, które zapewnią równy dostęp wszystkich regionów UE do tego wsparcia.

Dodatkowo Ministerstwo Klimatu i Środowiska analizuje możliwość wprowadzenia wsparcia w formule *auction as a service*. Pozwala to na wykorzystanie mechanizmu EHB do udzielania wsparcia ze środków krajowych. Formuła ta po wprowadzeniu odpowiednich zmian w przepisach krajowych umożliwi wykorzystanie środków z Funduszu Modernizacyjnego do wsparcia producentów wodoru, co powinno przełożyć się na obniżenie cen wodoru odnawialnego.

W związku ze wspomnianymi trudnościami uzyskania dofinansowania produkcji wodoru z EHB Ministerstwo wspólnie w Bankiem Gospodarstwa Krajowego opracowało krajowy program wsparcia ze środków Krajowego Planu Odbudowy (KPO) dla produkcji wodoru. Jest to program wsparcia budowy instalacji do produkcji wodoru niskoemisyjnego i wodoru odnawialnego o łącznej mocy min. 315 MW (budżet programu to ponad 2,8 mld zł pomocy bezzwrotnej). Nabór wniosków w tym programie rozpoczął się 20 grudnia 2024 r. i będzie trwał do 28 lutego 2025 r. Dzięki powstającym instalacjom będziemy w Polsce produkowali ok. 45 tys. ton wodoru niskoemisyjnego i wodoru RFNBO, który będzie mógł zostać wykorzystany także w publicznym transporcie wodorowym.

Podsumowując, dzięki programom realizowanym ze środków KPO oraz środków krajowych zostało zapewnione wsparcie dla kompletnego łańcucha wartości technologii wodorowych umożliwiających realizację zeroemisyjnego transportu publicznego w Polsce. Wspieramy bowiem bezzwrotnymi środkami publicznymi produkcję wodoru w Polsce (dzięki wsparciu producenci wodoru będą mogli oferować konkurencyjne ceny wodoru także tego dla transportu) i jego wykorzystanie w transporcie, dofinansowując budowę stacji tankowania wodoru, jak i zakup samych pojazdów wodorowych – autobusów wodorowych.

Postulowane zapewnienie dodatkowego programu dofinansowania zakupu wodoru przez samorządy wykracza poza możliwości finansowe Ministerstwa, a ponadto, w mojej ocenie mogłoby być niezgodne z zasadami konkurencji na rynku wewnętrznym UE oraz neutralności technologicznej.

Zapewnienie wsparcia na produkcję wodoru, budowę stacji tankowania, zakup autobusów wodorowych oraz dodatkowo na zakup samego wodoru, mogłoby stanowić nadmierne zakłócenie konkurencyjności na rynku wodoru w UE, gdyż producenci wodoru mogliby korzystać z podwójnego wsparcia na ten sam wodór. Pierwszym razem otrzymując bezpośrednie dofinansowanie do budowy instalacji produkującej wodór, zaś drugim razem pośrednio, przez dofinansowanie zakupu wodoru wyprodukowanego w dofinansowanej instalacji.

Dodatkowo w przypadku dofinansowania wodoru czyli paliwa do autobusów, mając na uwadze konieczność zachowania neutralności technologicznej, konieczne byłoby stworzenie programu wsparcia zakupu energii elektrycznej do autobusów elektrycznych.

Z wyrazami szacunku

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