



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.24.2025

Warszawa, 26 lutego 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji nr 7977 Pośta na Sejm RP Pana Dariusza Mateckiego z dnia 17 lutego 2025 r. w sprawie *realizacji kamienia milowego dotyczącego zakupu pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych (E13G)* przekazuję poniżej odpowiedź.

Inwestycja E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy), finansowana ze środków Krajowego Planu Odbudowy przewiduje wsparcie dla szeregu przedsięwzięć obejmujących zakup zeroemisyjnego taboru autobusowego (elektrycznego, wodorowego) lub niskoemisyjnego taboru autobusowego (zasilanego paliwami alternatywnymi – CNG, LPG, LNG), wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania bądź tankowania, w tym taboru zasilanego olejem napędowym (diesel – norma nie niższa niż EURO VI) oraz hybryd HEV/MHEV i plug-in (PHEV) dla:

- obsługi nowoutworzonych pozamiejskich linii autobusowych;
- wymiany taboru autobusowego na dotychczas funkcjonujących pozamiejskich liniach autobusowych zagrożonych likwidacją (ze względu na przestarzały tabor i/lub deficytowość linii).

Dofinansowanie każdego z tych przedsięwzięć może wynieść do 95 proc. wydatków kwalifikowalnych. Do wydatków kwalifikowalnych przedsięwzięcia nie wlicza się wydatków poniesionych na podatek VAT oraz wydatków operacyjnych związanych z bieżącą eksploatacją zakresu rzeczowego przedsięwzięcia. Pula dostępnych środków unijnych w ramach inwestycji wynosi 1 689 297 427,00 zł. W ramach inwestycji nie przewidziano środków finansowych pochodzących z Budżetu Państwa.

Dotychczas przeprowadzono cztery nabory wniosków o objęcie przedsięwzięć wsparciem z czego dla trzech z nich opublikowano tzw. listy rankingowe czyli listy ocenionych przedsięwzięć Wniosków o dofinansowanie złożonych w ramach konkursu, które zostały uzgodnione przez Ministra Infrastruktury.¹ Akceptacja listy rankingowej IV naboru planowana jest w lutym/marcu br. W przypadku stanu zaawansowania zawierania umów o objęcie wsparciem zakończono ten proces ich zawierania dla wniosków złożonych

¹ Listy wybranych Ostatecznych Odbiorców Wsparcia dostępne są na stronach internetowych Centrum Unijnych Projektów Transportowych - <https://www.cupt.gov.pl/>

w pierwszym naborze, w przypadku naborów prowadzonych w 2024 r. tj. drugi i trzeci nabór proces zawierania umów z ostatecznymi odbiorcami wsparcia znajduje się na etapie kompletowania załączników i składania ostatecznych podpisów przez Ostatecznych Odbiorców Wsparcia.

W ramach:

- I naboru, zawarto 19 umów o objęcie przedsięwzięć wsparciem;
- II naboru, zawarto 2 z 47 umów o objęcie przedsięwzięć wsparciem;
- III naboru, zawarto 0 z 6 umów o objęcie przedsięwzięć wsparciem;
- IV naboru, trwa ocena złożonych wniosków o objęcie przedsięwzięć wsparciem.

Proces podpisywania kompletu umów o objęcie przedsięwzięć wsparciem zostanie zakończony do końca I kw. 2025 r.

Odnosząc się do pytania dotyczącego podpisania umów na dostawę autobusów, czyli umów wykonawczych z konkretnymi producentami taboru należy zauważyć, iż ani Minister Infrastruktury ani Centrum Unijnych Projektów Transportowych nie dokonuje i nie pośredniczy w zakupie taboru autobusowego. W związku z konkursowym charakterem naboru to Ostateczni Odbiorcy Wsparcia przeprowadzają postępowania zmierzające do wyboru podmiotu, który dostarczy tabor autobusowy – w przypadku jednostek samorządu terytorialnego będzie to postępowanie przetargowe, w przypadku podmiotów rynkowych będzie to wybór konkurencyjny. Sposób sformułowania wymagań Opisów Przedmiotów Zamówienia w tym preferencji dla wybranych oferentów jest zależny od decyzji Ostatecznego Odbiorcy Wsparcia.

Ze względu na specyfikę każdego przedsięwzięcia w zakresie zakupu pojazdów regionalnych nie wskazano sztywnych ram dotyczących pojemności, klasy czy rozwiązań technicznych określających tabor autobusowy. Ostateczni Odbiorcy Wsparcia w ramach dostępnego katalogu wydatków kwalifikowanych obejmujących m.in. finansowanie stacji ładowania/tankowania, przedłużenia gwarancji czy opcje serwisowe, mogą dostosować zakres przedsięwzięcia pod swoje lokalne potrzeby. W dokumentacji naboru wskazano wyłącznie na wymogi dotyczące dostosowania taboru dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami m.in. w zakresie narządów ruchu oraz wzroku oraz wymogi dotyczące źródła zasilania napędu pozyskiwanego taboru wynikające z zapisów Załącznika do decyzji wykonawczej Rady w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski.

W nawiązaniu do kwestii trwałości projektu, rozumianego przez zabezpieczenie czasowe przed sprzedażą taboru wprowadzono wymóg zobowiązania (oświadczenie) wnioskodawcy do zachowania własności zakupionego środka trwałego (taboru) przez minimum 5 lat oraz zobowiązanie (oświadczenie) wnioskodawcy, iż tabor zakupiony w ramach KPO, będzie wykorzystywany na podstawie umów PSC przez minimum 5 lat na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Odnosząc się do kwestii kontynuacji wsparcia zakupu taboru autobusowego należy zauważyć, iż Minister Infrastruktury nadzoruje wyłącznie nabór dotyczący pojazdów do ruchu regionalnego, pozamiejskiego ze środków pochodzących z Krajowego Planu

Odbudowy. W przypadku inwestycji w pozostały tabor autobusowy, w tym tabor miejski oferowane jest wsparcie dystrybuowane przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska za pośrednictwem Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu