



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Sekretarz Stanu
Krzysztof Bolesta

DEI-WE.050.6.2025.JD
3760026.14969585.12076309
Warszawa, 25.04.2025 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Pani Poseł Olgi Semeniuk-Patkowskiej w sprawie roli państwa w rozwoju transportu niskoemisyjnego o numerze K10INT9217, proszę o przyjęcie poniższej odpowiedzi.

- 1. Jakie działania podejmuje rząd w celu rozbudowy floty transportu publicznego opartego na napędzie elektrycznym i wodorowym?**
- 2. Czy samorzady mogą liczyć na dodatkowe wsparcie przy przekształcaniu lokalnej komunikacji w bardziej ekologiczną?**
- 3. Jakie instrumenty wsparcia są przewidziane dla prywatnych przewoźników?**

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej, dostrzegając konieczność transformacji sektora transportu publicznego w kierunku neutralności klimatycznej oraz poprawy jakości powietrza w miastach, podejmuje szerokie działania legislacyjne, strategiczne i finansowe wspierające rozwój floty pojazdów opartych na napędzie elektrycznym oraz wodorowym. Kluczową rolę w tym procesie odgrywa Ministerstwo Klimatu i Środowiska, które koordynuje tworzenie otoczenia prawnego sprzyjającego wdrażaniu nisko- i zeroemisyjnych technologii w komunikacji publicznej. Fundamentem prawnym jest ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz jej kolejne nowelizacje, które wprowadzają m.in. obowiązki dotyczące udziału ekologicznych pojazdów w taborze wykorzystywanym do realizacji publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z aktualnymi przepisami, w miastach liczących od 50 000 do 100 000 mieszkańców samorzady są zobowiązane do częściowego wykorzystania w komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu. Nowelizacja ustawy z grudnia 2024 r. zniósła wcześniej planowane minimalne progi udziału tych pojazdów (20% od 2025 r., 30% od 2028 r.), wprowadzając jednocześnie elastyczny obowiązek stopniowego włączania ekologicznych autobusów do floty. Zmiana ta uwzględnia ograniczone możliwości finansowe mniejszych samorządów i umożliwia im bardziej efektywne planowanie inwestycji bez konieczności ponoszenia jednorazowych, wysokich wydatków.

Jednocześnie, dla miast powyżej 100 000 mieszkańców wprowadzono rygorystyczniejszy wymóg – od 1 stycznia 2026 r. operatorzy i organizatorzy transportu publicznego będą zobowiązani do nabywania wyłącznie autobusów zeroemisyjnych do realizacji zadań

w zakresie komunikacji miejskiej. Obowiązek ten będzie miał istotne znaczenie nie tylko dla polityki transportowej największych aglomeracji, ale również dla rozwoju krajowego rynku producentów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych.

Dodatkowo, niezależnie od liczby mieszkańców, w przypadku zamówień na realizację usług transportu publicznego przekraczających progi określone w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 (1 mln euro dla dużych przedsiębiorstw lub 2 mln euro dla MŚP) lub zakupu autobusów o wartości przekraczającej 221 tys. euro, obowiązują wskaźniki minimalnego udziału pojazdów niskoemisyjnych. W latach 2021–2025 powinien on wynosić co najmniej 32%, a w latach 2026–2030 – 46%, z czego połowę mają stanowić autobusy zeroemisyjne. Oznacza to, że również prywatni przewoźnicy, realizujący zlecenia publiczne, muszą spełniać te standardy i dostosowywać swoją flotę do wymogów środowiskowych, co w praktyce kwalifikuje ich do korzystania z określonych form wsparcia.

W celu umożliwienia realizacji tych wymogów, państwo zapewnia szerokie wsparcie finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego oraz podmiotów odpowiedzialnych za organizację lub realizację publicznego transportu zbiorowego. Kluczowym instrumentem jest program priorytetowy „Zielony Transport Publiczny”, uruchomiony przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w 2021 r. we współpracy z Ministerstwem Klimatu i Środowiska. Program ten oferuje dofinansowanie do 80% kosztów kwalifikowanych zakupu autobusów elektrycznych i trolejbusów oraz do 90% w przypadku autobusów wodorowych. Łączny budżet programu przekracza 5,3 mld zł, a jego komponent inwestycyjny został ujęty również w Krajowym Planie Odbudowy, w ramach inwestycji G1.3.2 „Zeroemisyjny transport zbiorowy (autobusy)”, dla której przeznaczono 3 379 mln zł na zakup 1159 autobusów zeroemisyjnych. Obecnie trwa trzeci nabór wniosków, a NFOŚiGW zawiera umowy z samorządami w celu pełnego zakontraktowania dostępnych środków.

Równolegle rozwijane są działania wspierające budowę infrastruktury niezbędnej do eksploatacji pojazdów zeroemisyjnych. W 2021 r. uruchomiono program „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” z budżetem 870 mln zł, który został wyczerpany pod koniec 2024 r. Efektem programu będzie powstanie kilku tysięcy punktów ładowania – zarówno ogólnodostępnych, jak i niepublicznych, zlokalizowanych przy drogach szybkiego ruchu, centrach handlowych i w miastach. Inwestycje w infrastrukturę ładowania są uznawane za kluczowy element skutecznej transformacji transportu, a samorządy są zobowiązane do ich uwzględnienia w planach rozwoju, także w ramach działań naprawczych ujętych w planach ochrony powietrza opracowywanych zgodnie z art. 91 ustawy – Prawo ochrony środowiska.

Podejmowane działania mają na celu nie tylko realizację krajowych i unijnych celów klimatycznych, ale również pobudzenie krajowego rynku technologii elektromobilnych. W wyniku wzrostu zapotrzebowania na autobusy zeroemisyjne stwarza się realna szansa rozwoju dla polskich producentów, co może mieć pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy oraz konkurencyjność sektora przemysłowego. Jednocześnie, biorąc pod uwagę przepisy dotyczące zamówień publicznych i zasady wykorzystania środków unijnych, analizowane są obecnie możliwości ograniczenia wsparcia wyłącznie do pojazdów produkowanych na terenie Unii Europejskiej, co ma na celu wspieranie europejskiego przemysłu i zachowanie zgodności z polityką wspólnotową.

W związku z powyższym, zarówno samorządy, jak i podmioty prywatne realizujące usługi transportowe na zlecenie jednostek publicznych, mogą liczyć na systemowe wsparcie w procesie przekształcania floty pojazdów w kierunku nisko- i zeroemisyjności. Obejmuje ono nie tylko dopłaty do zakupu pojazdów i infrastruktury, lecz także elastyczne ramy

prawne oraz preferencje w procedurach zamówień publicznych, które umożliwiają racjonalne planowanie i realizację inwestycji służących nowoczesnemu i zrównoważonemu transportowi publicznemu.

Z wyrazami szacunku

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

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM