



Minister Klimatu i Środowiska

DEI-WE.050.10.2025.JD
3852997.15507673.12451643
Warszawa, 04-07-2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na Interpelację Pana Posła Janusza Cieszyńskiego z dnia 13 czerwca 2025 r. w sprawie wprowadzenia autobusów wodorowych, K10INT10132, proszę o przyjęcie poniższej odpowiedzi.

1. Jakie jest stanowisko Ministerstwa Klimatu i Środowiska wobec wykorzystania autobusów wodorowych w transporcie publicznym, uwzględniając ich korzyści ekologiczne oraz wyzwania związane z wysokimi kosztami produkcji, magazynowania i eksploatacji wodoru?

Ministerstwo Klimatu i Środowiska podejmuje działania legislacyjne i finansowe sprzyjające wdrażaniu nisko- i zeroemisyjnych technologii w komunikacji publicznej. Fundamentem prawnym tych działań jest ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz jej nowelizacje, które określają m.in. obowiązki dotyczące udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w transporcie zbiorowym.

Należy podkreślić, że 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, w miastach powyżej 100 000 mieszkańców, 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.

2. Czy Ministerstwo planuje podjęcie działań zmierzających do opracowania i wdrożenia programu wsparcia finansowego dla samorządów i operatorów transportu publicznego korzystających z pojazdów wodorowych, zgodnie z apelem samorządowców z listopada 2024 roku?

Ministerstwo już wspiera samorządy w zakresie zakupów autobusów elektrycznych napędzanych ogniwami wodorowymi. To wsparcie jest wyjątkowo wysokie w całym łańcuchu wartości.

W ramach programu wsparcia Zielony transport publiczny, można było uzyskać dofinansowanie aż do 90% kosztów kwalifikowalnych zakupu lub leasingu nowych autobusów wykorzystujących do napędu wodór. Wsparcie objęło również szkolenie kierowców/mechaników z zakresu obsługi tych autobusów. Udzielone wsparcie w ramach 3 naborów dla elektrycznych autobusów bateryjnych i wodorowych, to prawie 4 mld zł.

Program miał na celu m.in. ułatwienie wprowadzania transportu zeroemisyjnego przez samorządy. Samodzielny zakup floty wodorowej wiązałby 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). Program ten jest komplementarny do Zielonego transportu publicznego, gdyż zapewnia dofinansowanie dla kolejnego elementu łańcucha wartości wodorowych umożliwiającego efektywne wdrażanie transportu wodorowego. Dzięki wsparciu z programu powstanie w sumie ponad kilkanaście stacji tankowania wodoru w Polsce.

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 wspierana przez Ministerstwo wspólnie z Bankiem Gospodarstwa Krajowego ze środków Krajowego Planu Odbudowy (KPO). Program wsparcia budowy instalacji do produkcji wodoru niskoemisyjnego i wodoru RFNBO opiewa na ponad 2,8 mld zł pomocy bezzwrotnej. Nabór wniosków w tym programie rozpoczął się 20 grudnia 2024 r. i 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.

3. Czy Ministerstwo prowadzi analizy dotyczące opłacalności ekonomicznej i efektywności energetycznej technologii wodorowych w transporcie publicznym w porównaniu z alternatywnymi rozwiązaniami, takimi jak pojazdy elektryczne z bateriami?

Przy projektowaniu systemów wsparcia autobusów zeroemisyjnych Ministerstwo Klimatu i Środowiska kierowało się wynikami *Analizy rozwoju zeroemisyjnego, zbiorowego transportu drogowego (autobusy, trolejbusy, tramwaje) w Polsce wraz z rekomendacjami działań legislacyjnych i pozalegisłacyjnych dla administracji publicznej i samorządowej, które będą dostosowane do krajowych warunków ekonomiczno-społecznych*. Celem sporządzenia ekspertyzy było wypracowanie wielokryterialnej prognozy rozwoju transportu zeroemisyjnego, a prace analityczno-prognostyczne koncentrowały się na pojazdach wykorzystujących energię elektryczną oraz wodór. Projektowanie kolejnych programów wsparcia opierać będziemy o bieżące analizy opłacalności ekonomicznej dostępnych technologii w transporcie publicznym, w tym opartych o doświadczenie samorządów w stosowaniu taboru pozyskanego z wykorzystaniem środków z budżetu państwa.

4. Czy Ministerstwo planuje działania mające na celu wsparcie rozwoju technologii wodorowych w innych sektorach, takich jak przemysł nawozowy czy produkcja zielonej stali, w których wodór może być bardziej efektywny, zgodnie z opiniami ekspertów?

Produkcja wodoru odnawialnego m.in. na potrzeby wykorzystania go w przemyśle (w tym przemyśle nawozowym czy stalowym), jest obecnie wspierana ze środków unijnych w ramach Europejskiego Banku Wodoru (EHB). W programie wsparcia mogą uczestniczyć przedsiębiorcy produkujący wodór. 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 wszystkim regionów UE do tego wsparcia.

W związku ze wspomnianymi trudnościami uzyskania dofinansowania produkcji wodoru z EHB, Ministerstwo wspólnie w Bankiem Gospodarstwa Krajowego opracowało wspomniany powyżej krajowy program wsparcia budowy instalacji do produkcji wodoru niskoemisyjnego i wodoru odnawialnego pochodzenia nie-biologicznego, ze środków Krajowego Planu Odbudowy (KPO). Program ten realizuje trzecią część inwestycji B2.1.1. *Inwestycje w technologie wodorowe, wytwarzanie, magazynowanie i transport wodoru*. W ramach programu możliwe jest uzyskanie bezzwrotnej pomocy na budowę instalacji do produkcji wodoru wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz instalacją odnawialnego źródła energii. Budżet programu to 2,8 mld zł. Celem Programu jest powstanie instalacji do produkcji wodoru niskoemisyjnego i wodoru odnawialnego pochodzenia nie-biologicznego o łączonej mocy min. 315 MW. Wodór produkowany w dofinansowanych instalacjach powinien zasilić m.in. wspomniane gałęzie przemysłu. Obecnie BGK ogłosił listę projektów rekomendowanych do dofinansowania, a w najbliższym czasie zostaną przez BGK podpisane umowy dofinansowania realizacji tych projektów z beneficjentami pomocy.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

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

Do wiadomości: Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM