Minister
Klimatu i Środowiska

DEI-WE.050.7.2025.JD
3806151.15280563.12326139
Warszawa, 12-06-2025

**Pani**
**Małgorzata Kidawa-Błońska**
**Marszałek Senatu RP**

*Szanowna Pani Marszałek,*

w odpowiedzi na oświadczenie senatorskie Pani Senator Moniki Jadwigi Piątkowskiej złożone na 34 posiedzeniu Senatu, w dniu 14 maja 2025 r. dotyczące rynku elektromobilności i rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, szczególnie w mniejszych miastach i na terenach wiejskich, BPS/043-34-824/25, proszę o przyjęcie poniższej odpowiedzi.

**1. Jakie działania podejmuje Ministerstwo Klimatu i Środowiska w celu rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, szczególnie w mniejszych miastach i na terenach wiejskich?**

**2. W jaki sposób ministerstwo planuje wspierać rozwój technologii odnawialnych źródeł energii, aby zmniejszyć emisję $CO_2$ oraz obniżyć koszty eksploatacji pojazdów elektrycznych?**

Ministerstwo Klimatu i Środowiska, dostrzegając konieczność transformacji krajowego sektora transportu w kierunku neutralności klimatycznej oraz poprawy jakości powietrza, podejmuje szerokie działania o charakterze legislacyjnym, strategicznym i finansowym. Należy wskazać, że ograniczenie szkodliwych emisji pochodzących z ww. sektora jest jednym z priorytetów Ministra Klimatu i Środowiska, realizowanym poprzez wsparcie rozwoju elektromobilności, w tym poprzez rozwój infrastruktury ładowania pojazdów.

Dekarbonizacja transportu na obecnym początkowym etapie rozwoju wymaga wsparcia ze strony państwa, w tym zachęt finansowych Pojazdy elektryczne i zeroemisyjne autobusy cieszą się coraz większym zainteresowaniem naszych obywateli i samorządów m.in. za sprawą zaangażowania administracji państwowej oraz prowadzonym programom finansowego wsparcia zakupu elektrycznych pojazdów lekkich „Mój Elektryk", elektrycznych i wodorowych autobusów „Zielony Transport Publiczny" (ZTP), rozbudowy infrastruktury ładowania i tankowania normalnej i dużej mocy czy sieci elektroenergetycznych na potrzeby tych stacji. Programy te są ukierunkowane m.in. na wsparcie finansowe rozbudowy infrastruktury ładowania.

Kluczowym elementem tej polityki jest wdrożony w 2021 r. program „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru", którego celem było utworzenie kilku tysięcy punktów ładowania – zarówno ogólnodostępnych, jak i niepublicznych. W ramach programu przewidziano również możliwość realizacji inwestycji w lokalizacjach o mniejszym potencjale komercyjnym, co umożliwia rozwój infrastruktury także poza dużymi ośrodkami miejskimi.

Telefon: (+48) 22 369 29 00
info@klimat.gov.pl
www.gov.pl/klimat
ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
Działamy zgodnie z EMAS - zarządzając instytucją, dbamy o środowisko

Z punktu widzenia polityki publicznej, głównym kierunkiem wsparcia pozostaje obecnie budowa stacji ładowania wzdłuż głównych tras komunikacyjnych, sieci drogowej TEN-T oraz w lokalizacjach obsługujących transport regionalny i zawodowy, ponieważ to one stanowią kręgosłup krajowej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i warunek rozwoju elektromobilności na poziomie ogólnokrajowym i międzynarodowym. Niemniej jednak, obowiązujące obecnie przepisy stymulują rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, w tym również w mniejszych ośrodkach. Zgodnie z art. 26 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, *„W budynkach niemieszkalnych, z którymi związanych jest więcej niż 20 stanowisk postojowych, właściciel lub zarządca budynku, w terminie do dnia 1 stycznia 2025 r., instaluje co najmniej jeden punkt ładowania oraz kanały na przewody i kable elektryczne, aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania na co najmniej 1 na 5 stanowisk postojowych, jeżeli te stanowiska postojowe znajdują się wewnątrz budynku lub przylegają do budynku."*

Celem powyższych regulacji jest systematyczne zwiększanie dostępności infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, także poza dużymi aglomeracjami. Obowiązek ten mobilizuje sektor prywatny do aktywnego udziału w transformacji transportu, zapewniając użytkownikom pojazdów elektrycznych coraz szerszy dostęp do punktów ładowania w miejscach codziennego użytku, takich jak miejsca pracy, obiekty usługowe czy parkingi należące do sieci handlowych. Warto natomiast zauważyć, że ładowanie pojazdów elektrycznych w Polsce w zdecydowanej większości przypadków odbywa się w warunkach domowych lub prywatnych, co jest bardziej powszechne poza dużymi aglomeracjami.

Powyższe działania wskazują, że rozwój infrastruktury ładowania na terenach mniej zurbanizowanych jest stymulowany poprzez połączenie oddziaływania regulacyjnego, bodźców rynkowych oraz wsparcia państwowego.

Ponadto, w odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie na infrastrukturę dla transportu ciężkiego, 31 marca 2025 r. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej uruchomił program dotacyjny „Wsparcie budowy lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego", który zakłada dofinansowanie inwestycji infrastrukturalnych wzdłuż sieci bazowej TEN-T oraz przy centrach logistycznych, terminalach intermodalnych i bazach eksploatacyjnych. Program uwzględnia również lokalizacje w mniejszych ośrodkach i obszarach strategicznych dla funkcjonowania transportu regionalnego i lokalnego.

Równolegle, w celu wsparcia rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej na potrzeby budowy ogólnodostępnych stacji ładownia dużych mocy, zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T, centrach logistycznych, bazach eksploatacyjnych, terminalach intermodalnych, MOP na sieci bazowej rozszerzonej lub kompleksowej TEN-T, zmniejszenia liczby pojazdów emitujących $CO_2$, a tym samym poprawienia jakości powietrza Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej uruchomił program „Budowa/rozbudowa sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy". Jego beneficjentami są operatorzy systemu dystrybucyjnego (OSD) - operatorzy systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, a budżet na realizację celów programu wynosi 2 mld. złotych (1 mld. złotych w ramach I naboru). Łączna moc przyłączeniowa nowopowstałych/rozbudowanych przyłączy elektroenergetycznych dla zasilania podstawowego ma wynosić 100 MW. W ramach programu planowane jest powstanie 50 nowych/rozbudowanych miejsc dostarczania energii dla zasilania podstawowego ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy.

Należy również podkreślić, że Ministerstwo planuje kontynuację działań na rzecz wdrażania instrumentów finansowych z wykorzystaniem wszelkich dostępnych środków, aby kompleksowo wspierać rozwój elektromobilności zgodnie z oczekiwaniami różnych grup interesariuszy. Dlatego też planowane są działania mające na celu wsparcie rozwoju technologii odnawialnych źródeł energii poprzez szereg działań o charakterze strategicznym, legislacyjnym i inwestycyjnym. W szczególności przewiduje się tworzenie korzystnych warunków dla rozwoju infrastruktury OZE, wspieranie działań i rozwoju w zakresie magazynowania energii oraz promowanie integracji odnawialnych źródeł z sektorem transportu.

W celu zmniejszenia emisji $CO_2$ oraz obniżenia kosztów eksploatacji pojazdów elektrycznych, planowane są również działania mające na celu zwiększenie udziału zielonej energii w miksie energetycznym, a także rozwój sieci ładowania zasilanych energią pochodzącą z OZE. Podejmowane będą także inicjatywy mające na celu wspieranie współpracy między sektorem publicznym a prywatnym, co ma przyczynić się do zwiększenia efektywności energetycznej i obniżenia kosztów użytkowania pojazdów elektrycznych.

***3. Jakie instrumenty wsparcia dla polskich producentów samochodów elektrycznych planuje wdrożyć rząd oraz jakie kroki są podejmowane, aby zapewnić polskim przedsiębiorstwom i konsumentom lepsze warunki rozwoju rynku elektromobilności?***

W ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO), stanowiącego element Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, będącego częścią pakietu pomocowego Komisji Europejskiej dla krajów UE, w Polsce wdrażane są reformy, m.in. w zakresie rozwoju elektromobilności. Jedną z nich jest Program „NaszEauto" (następca realizowanego już programu „Mój elektryk"). Jest to program dopłat wdrażany w ramach kamienia milowego KPO – reformy E4aG, w ramach komponentu E1.1 „Zwiększenie wykorzystania przyjaznych środowisku form transportu". Celem programu jest wsparcie zakupu, najmu lub leasingu bezemisyjnych pojazdów elektrycznych kategorii M1 i jest on skierowany do grupy odbiorców obejmującej osoby fizyczne oraz osoby prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą. Celem tego działania jest popularyzacja elektromobilności wśród osób fizycznych, które nie dysponują takimi narzędziami i często możliwościami finansowymi jak przedsiębiorstwa, by nabyć pojazd elektryczny.

Program priorytetowy „NaszEauto" został uruchomiony przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej 3 lutego 2025 r., i cieszy się dużym zainteresowaniem. W odpowiedzi na zgłaszane potrzeby różnych grup społecznych oraz rosnące zainteresowanie wsparciem także dla innych kategorii pojazdów i poszerzeniem grupy uprawnionych odbiorców, złożony został wniosek do Komisji Europejskiej w ramach kamienia milowego E4aG KPO o zatwierdzenie zmian. Zmiany te obejmują rozszerzenie dopłat na pojazdy kategorii M2 i N1 oraz poszerzenie katalogu uprawnionych do wsparcia, umożliwiając skorzystanie z programu większej liczbie beneficjentów.

Podkreślenia wymaga fakt, iż Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłosił również nabór wniosków w ramach programu priorytetowego „Instrument wsparcia dla gospodarki niskoemisyjnej" realizowanego w ramach Inwestycji E3.1.1 Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). Jego celem jest przyczynianie się do rozwoju gospodarki niskoemisyjnej i zeroemisyjnej przez wspieranie projektów przemysłowych dla dwóch sektorów: czystej mobilności oraz energetycznego. Wsparcie udzielane będzie w formie inwestycji kapitałowych (wejść kapitałowych) w postaci bezpośredniego nabycia lub objęcia akcji lub udziałów spółek przez NFOŚiGW. Planowane inwestycje przyczynią się do zwiększenia mocy produkcyjnych w zakresie nowych pojazdów nisko- i zeroemisyjnych oraz rozbudowy infrastruktury na potrzeby rozwoju elektromobilności, a także instalacji

przemysłowych oraz innowacyjnych rozwiązań nastawionych na produkcję i magazynowanie zeroemisyjnej energii. Budżet na realizację programu, to aż 4.5 mld. złotych.

Należy wskazać, że zwiększenie popytu na nowe samochody elektryczne, kreuje podaż i wspiera transformację sektora motoryzacyjnego, zarówno producentów pojazdów, poddostawców jak i producentów baterii do pojazdów elektrycznych, którzy mają swoje fabryki w Polsce. W celu wsparcia owej transformacji, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej uruchomił kolejny program – „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3". Jego celem jest uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza dzięki dofinansowaniu inwestycji polegających na obniżeniu zużycia paliw emisyjnych w transporcie, poprzez wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych. Nabór wniosków w programie potrwa od 30 maja 2025 r. do 30 czerwca 2029 r, a przewidziany budżet to 2 mld. złotych. Program skierowany jest do przedsiębiorców, którzy mają siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dotacje natomiast, będą przyznawane do różnicy ceny między zakupem referencyjnego pojazdu spalinowego a zeroemisyjnego, w przypadku leasingu będą to dopłaty do opłaty wstępnej, ustalonej w umowie leasingu.

Rząd podejmuje również działania mające na celu kreowanie warunków sprzyjających prowadzeniu działalności gospodarczej poprzez tworzenie odpowiednich regulacji prawnych i instrumentów wsparcia. Podejmowane w tym celu działania mają charakter systemowy i horyzontalny, zmierzający do poprawy otoczenia funkcjonowania biznesu i wprowadzania kompleksowych ułatwień dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej.

Funkcjonujące instrumenty wsparcia są elementem strategii rozwoju gospodarczego kraju i mają na celu zachętę inwestorów zagranicznych do lokalizacji inwestycji w Polsce oraz wsparcie polskich przedsiębiorców w ich wysiłku inwestycyjnym. Przedsiębiorcy, planujący inwestycje w Polsce, mogą kontaktować się z instytucjami wspierającymi rozwój tj. Grupą Polskiego Funduszu Rozwoju (PFR) w tym Polską Agencją Inwestycji i Handlu (PAIH) oraz Specjalnymi Strefami Ekonomicznymi (SSE). Instrumenty wsparcia inwestycji są dostępne dla wszystkich przedsiębiorstw, które spełniają warunki uczestnictwa.

Do narzędzi wsparcia zaliczają się m.in.:

- **Polska Strefa Inwestycji (PSI)**, to podstawowe narzędzie wsparcia inwestycji dostępne w Polsce. PSI to rozwinięcie instrumentu Specjalnych Stref Ekonomicznych, posiada wszystkie walory Stref, rozszerzone na obszar całego kraju. Jednocześnie dotychczasowe zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie specjalnych stref ekonomicznych (SSE) pozostają w mocy do końca 2026 r. Inwestorzy w ramach PSI mają możliwość uzyskania zwolnienia z podatku CIT/PIT w związku z realizacją nowej inwestycji na terenie całej Polski. Ulga podatkowa w ramach PSI
- **Program grantowy, czyli Program Wspierania Inwestycji o Istotnym Znaczeniu dla Gospodarki Polskiej na lata 2011 – 2030.** Ze względu na formę wsparcia, jakim jest bezpośrednie wsparcie gotówkowe, program grantowy jest niezwykle atrakcyjnym instrumentem wsparcia, który umożliwia wsparcie nowych projektów inwestycyjnych, szczególnie istotnych dla polskiej gospodarki. Jego głównym celem jest wzrost innowacyjności oraz konkurencyjności polskiej gospodarki. W ramach programu możliwe jest dofinansowanie zarówno dużych inwestycji strategicznych, jak i średniej wielkości projektów innowacyjnych. Budżet programu wynosi prawie 2,6 mld zł, a jego okres obowiązywania został wydłużony do 2030 r.

Rząd prowadzi także działania w zakresie kreowania otoczenia prawnego, wspierającego przedsiębiorców i ułatwiającego prowadzenie działalności gospodarczej. Szczególnie dostrzegana jest tu potrzeba zmniejszenia nadmiernej ilości regulacji prawnych, które utrudniają rozwój przedsiębiorstw. Szereg krajowych rozwiązań prawnych wynika z europejskich dyrektyw i rozporządzeń. Dlatego też, Rząd popiera i angażuje się w działania Unii Europejskiej w zakresie zmniejszenia zakresu regulacji dotyczących przedsiębiorstw jak np. obowiązków sprawozdawczych wynikających z regulacji dotyczących zrównoważonego rozwoju. Jednym z przejawów tych działań było sfinalizowanie podczas polskiej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej, negocjacji w ramach trilogów z Parlamentem Europejskim w odniesieniu do Rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w celu uwzględnienia dodatkowej elastyczności w obliczeniach dotyczących zapewnienia przez producentów zgodności z normami emisji $CO_2$ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w odniesieniu do lat kalendarzowych 2025–2027 zmiana ta ma na celu zapewnienie producentom większej elastyczność w zarządzaniu portfelem produktowym w warunkach dużej zmienności rynkowej. Rozwiązanie to wychodzi naprzeciw realnym wyzwaniom transformacji sektora motoryzacyjnego, ułatwiając dostosowanie się do celów klimatycznych. Jednocześnie ma ono charakter przejściowy i nie wpływa na poziomy docelowe emisji, lecz jedynie na sposób ich osiągania, pozwalając na bardziej elastyczne zarządzanie w warunkach dużej zmienności otoczenia rynkowego. Rozporządzenie nie tylko umożliwia dostosowanie się do ambitnych celów klimatycznych, lecz przede wszystkim stanowi mechanizm ochrony miejsc pracy w przemyśle motoryzacyjnym i sektorach powiązanych, wspierając konkurencyjność europejskiej – w tym polskiej – gospodarki.

Należy dodać, że zapowiedzi działań dotyczących wsparcia rozwoju europejskiego przemysłu motoryzacyjnego w tym również potencjału w zakresie produkcji pojazdów bezemisyjnych i ich komponentów, zostały zawarte w przygotowanym przez Komisję Europejską dokumencie *Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego COM (2025) 95*. Dokument ten został opracowany we współpracy z przedstawicielami sektora motoryzacyjnego, aby odpowiadał oczekiwaniom branży w zakresie koniecznych do podjęcia działań oraz stał się odpowiedzią na obecnie występujące problemy i określił strategię dalszego rozwoju.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

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

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM