



Warszawa, dnia 17-03-2021 r.

**Ministerstwo
Klimatu i Środowiska
Podsekretarz Stanu**

Adam Guibourgé-Czetwertyński

DFE-ZKF.050.25.2021.DM
1501512.4925010.3938552

**Pani
Elżbieta Witek**
Marszałek Sejmu RP

Szanowna Pani Marszałek,

W odpowiedzi na interpelację posłów Piotra Uruskiego i Janusza Kowalskiego w sprawie dyskryminacji niskoemisyjnych technologii CNG/LNG przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (K9INT19809), przedstawiam następujące informacje.

Zdecydowaną przewagą pojazdów elektrycznych oraz wodorowych jest fakt, że nie emitują one szkodliwych substancji do atmosfery, dzięki czemu przyczyniają się do polepszenia jakości powietrza w miastach, w których są użytkowane. Pojazdy napędzane gazem ziemnym posiadają silniki spalinowe oraz emitują zanieczyszczenia. Tego typu pojazdy nie posiadają limitów emisji zanieczyszczeń jak te dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym lub benzynowym, określone w normach emisji EURO. Zgodnie z badaniami pojazdy gazowe mogą emitować zdecydowane większe ilości cząstek stałych (PM2.5) oraz amoniaku. Emisje te są największe w przypadku jazdy po mieście, tj. przy niskich prędkościach i zimnym silniku. Ponadto, ze względu na mniej skomplikowany układ napędowy, pojazdy elektryczne charakteryzują się mniejszą awaryjnością niż pojazdy wyposażone w silnik spalinowy (brak układów turbodoładowania, zapłonowego, wydechowego).

Zgodnie z art. 37 Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110.), jednostki samorządu terytorialnego o liczbie ludności powyżej 50 tys. mieszkańców mają obowiązek zapewnienia określonego udziału pojazdów zeroemisyjnych we flocie transportu zbiorowego oraz pojazdów zero i niskoemisyjnych w realizowanych i zleczanych zadaniach publicznych. Miasta te raz na 3 lata opracowują analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych. Z 66 analiz, które zostały opracowane dla 78 jednostek samorządu terytorialnego wynika, że ponad 60% tych JST jest zainteresowanych rozwojem zeroemisyjnej komunikacji miejskiej. Ponad 50% gmin, które przygotowały powyższy dokument poinformowało, że warunkują rozwój floty pojazdów zeroemisyjnych możliwością pozyskania dofinansowania na ich zakup.

Należy podkreślić, że Polska jest na początkowym etapie budowania rynku pojazdów elektrycznych, zarówno jeśli chodzi o elektryczne samochody osobowe jak i autobusy. W 2020 roku w Polsce zarejestrowano 4 870 elektrycznych samochodów osobowych, a w 2019 zaledwie 2 326 takich pojazdów. Widać wyraźny wzrost zainteresowania Polaków samochodami osobowymi napędzanymi energią elektryczną. Jeśli chodzi o wykorzystanie autobusów elektrycznych w polskich miastach, w 2020 roku zarejestrowano 200 nowych pojazdów (54 autobusy w roku 2019) w stosunku do 165 autobusów napędzanych CNG (182 autobusy w 2019 roku). Na podstawie przedmiotowych danych widać znaczny wzrost zainteresowania autobusami elektrycznymi oraz spadek zakupów pojazdów gazowych.

W raporcie, będącym przedmiotem interpelacji przytoczono informacje o dostępności w Polsce niezbędnej infrastruktury gazowej. Na chwilę obecną w Polsce dostępnych jest ok. 70 punktów tankowania CNG. Tankowanie pojazdu gazem ziemnym wymaga wybudowania specjalistycznej stacji tankowania gazem, co wiąże się z przeprowadzeniem dużej inwestycji oraz procedury administracyjnej. Wybudowanie stacji w oparciu o dostępną instalację może nie zapewnić wystarczającej wydajności stacji w celu tankowania autobusu.

W większości przypadków, wraz z zakupem pojazdów elektrycznych prowadzone są inwestycje w zakresie budowy niezbędnej infrastruktury do ich obsługi. Inwestycje te są zdecydowanie mniej kosztowne dla samorządów i pozwalają na zastosowanie różnych technik ładowania pojazdów, np. wolne ładowanie nocą podczas postoju autobusu w zajezdni oraz szybkie ładowanie pantografem podczas postojów autobusu na pętlach końcowych. Inwestycje w stacje ładowania mogą zatem być dużo mniej skomplikowane i zrealizowane w dużo krótszym czasie.

Podkreślenia wymaga również fakt, iż elektromobilność daje wielką szansę dla polskiego przemysłu oraz zmniejszenia bezrobocia w Polsce. Inwestycje prowadzone na terenie kraju w ostatnich latach pozwalają zaistnieć polskim produktom na rynku europejskim i światowym. Polska ma szansę stać się europejskim hubem produkcji akumulatorów do pojazdów elektrycznych. Kilka, dużych koreańskich firm zdecydowało się ulokować fabryki baterii w naszym kraju (LG Chem, SK Hi-tech Battery Materials Poland sp. z o.o., KET, Foosung, Enchem, Nara Battery Engineering). Firma LG Chem rozbudowuje fabrykę akumulatorów EV w Kobierzycach, która ma być jednym z największych takich zakładów na świecie. Z kolei pierwszą z planowanych trzech linii produkcyjnych akumulatorów EV uruchomił w Jaworznie koncern Daimler. Zakład od ponad roku produkuje już silniki dla marki Mercedes. Dzięki tym inwestycjom w 2019 roku Polska była drugim największym eksporterem akumulatorów litowo-jonowych pośród państw UE i siódmym na świecie. Produkowane w Polsce akumulatory posiadają znaczący komponent zagraniczny m.in. materiały anodowe. W Polsce inwestują również europejscy producenci. Belgijski Umicore otworzył w Nysie fabrykę komponentów do produkcji katod do akumulatorów Li-Ion. Innowacyjna szwedzka firma Northvolt w Gdańsku buduje fabrykę modułów bateryjnych.

Firma Solaris Bus&Coach jest europejskim liderem w segmencie produkcji elektrycznych autobusów, wyposażony w baterie od polskiej firmy Impact Clean Power Technology S.A., będącej wiodącym producentem systemów bateryjnych dla transportu publicznego. Oprócz Solarisa elektryczne autobusy produkują w Polsce Volvo Polska oraz MAN. W 2020 roku Polska stała się największym eksporterem autobusów elektrycznych w UE, z udziałem 46% rynku unijnego eksportu.

Odnosząc się do zasadności wdrożenia Programu Priorytetowego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej pn.: „Zielony transport publiczny”, należy podkreślić, że podstawą do opracowania Programu była realizacja:

1. Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w ramach pakietu „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków” w zakresie pomocy krajom członkowskim UE w wywiązaniu się z zobowiązań w zakresie redukcji emisji wynikających z Porozumienia paryskiego,
2. Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r. - w obszarze wspierania miast w rozwoju zero/niskoemisyjnego transportu zbiorowego,
3. Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”, przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r. - w zakresie realizacji celu stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków,
4. Krajowych Ram Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych, przyjętych przez Radę Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. - w odniesieniu do modernizacji, budowy infrastruktury ładowania, zasilania i tankowania zeroemisyjnych pojazdów,
5. Strategii „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko - perspektywa do 2020 r.” przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 15 kwietnia 2014 r. - w odniesieniu do miernika nr 45 Upowszechnienie stosowania technologii ograniczających emisję pyłów oraz NOx i SOx i miernika nr 46 Wdrożenie instrumentów sprzyjających poprawie jakości powietrza,
6. Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 r., przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2019 r. - w odniesieniu do redukcji emisji CO2 i zanieczyszczeń oraz tzw. niskiej emisji,
7. Strategii NFOŚiGW w zakresie ochrony powietrza Cel 2. Efektywne i skuteczne angażowanie zasobów Narodowego Funduszu dla realizacji celów i priorytetów środowiskowych,
8. Krajowego Programu Ograniczania Zanieczyszczenia Powietrza, przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 29 kwietnia 2019 r. - w odniesieniu do działań wykorzystywanych w celu redukcji emisji z sektora transportu.

Wobec powyższego, w odpowiedzi na sformułowane w interpelacji pytanie: ***Czy otworzy Pan minister możliwość dofinansowania rozwiązań technologii CNG i LNG w ramach programów dotacyjnych NFOŚ (Zielony Transport Publiczny) i unieważni Pan konkurs po to, by rozpisac go na nowo z uwzględnieniem technologii CNG/LNG? Innymi słowy: czy podejmie Pan minister kroki w celu uniknięcia dyskryminacji bardziej korzystnego z punktu widzenia naszego kraju rozwiązania jakim jest rozwój technologii paliw alternatywnych CNG i LNG w transporcie?***, informuję, że mając na względzie zasadność wsparcia zakupów zeroemisyjnych autobusów elektrycznych i wodorowych w kontekście ograniczania zanieczyszczenia powietrza, jak również wobec braku stwierdzonych w ramach naboru nieprawidłowości, Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie planuje unieważnienia naboru projektów w ramach Programu Priorytetowego Zielony Transport Publiczny (Faza I).

Z poważaniem

Adam Guibourgé-Czetwertyński
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/