



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Sekretarz Stanu
Krzysztof Bolesta

DIE-ZDK.0500.5.2026.EH
4473949.18480054.14883600
Warszawa, 30-07-2026

Dotyczy: odpowiedzi na interpelację Posłanki Karoliny Pawliczak (K10INT18342).

Temat: Interpelacja w sprawie wsparcia samorządów w rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych

Pan
Włodzimierz Czarzasty,
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją nr K10INT18342 Posłanki Karoliny Pawliczak przekazuję odpowiedź w zakresie kompetencji Ministra Klimatu i Środowiska.

1. Jakie programy rządowe, unijne lub realizowane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej umożliwiają obecnie jednostkom samorządu terytorialnego pozyskanie środków na budowę ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych?

Znaczące środki publiczne zostały przeznaczone na rozwój zeroemisyjnego transportu poprzez dofinansowanie ekologicznej komunikacji miejskiej w całej Polsce. Jest to priorytet, na który pozyskujemy środki w pierwszej kolejności. Jest to związane z faktem, że szczególnie mniejsze jednostki samorządu terytorialnego dysponują ograniczonymi możliwościami samodzielnego finansowania inwestycji w wymianę taboru oraz niezbędną infrastrukturę w porównaniu z największymi aglomeracjami.

W ramach programu dofinansowano przedsięwzięcia realizowane w 114 miastach, obejmujące zakup prawie 1475 pojazdów, w tym 1248 autobusów elektrycznych, 194 autobusów wodorowych oraz 33 trolejbusów, a także budowę 1063 punktów ładowania i stacji tankowania wodoru. Realizacja dofinansowanych inwestycji jest nadal kontynuowana, a środki są sukcesywnie wypłacane beneficjentom zgodnie z harmonogramami poszczególnych przedsięwzięć. Wydatkowanie środków w ramach programu, w tym środków pochodzących z KPO, będzie prowadzone do końca 2026 r.

Równolegle w ramach wygaszanego programu pn. „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru” finansowanego ze środków FNT, którego budżet wynosił 761 898 938,00 zł, NFOŚiGW wspiera m.in. jednostki samorządu terytorialnego, przedsiębiorców, spółdzielnie oraz wspólnoty

mieszkaniowe w budowie ogólnodostępnych stacji ładowania o mocy nie mniejszej niż 22kW. W rezultacie powstanie ponad 3000 stacji ładowania.

Inwestycje w infrastrukturę ładowania mogły być również realizowane w ramach programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej (FEPW) oraz programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS), jako element szerszych projektów dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej i rozwoju transportu zeroemisyjnego.

Obecnie NFOŚiGW nie prowadzi naboru w ramach programów priorytetowych umożliwiających uzyskanie wsparcia poprzez jednostki samorządu terytorialnego w budowę ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Niemniej jednak, NFOŚiGW analizuje możliwość wsparcia rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, w tym dla budynków użyteczności publicznej, wspólnot i spółdzielni mieszkaniowych.

2. Czy Ministerstwo Klimatu i Środowiska planuje uruchomienie nowych instrumentów wsparcia finansowego dla gmin zainteresowanych rozwojem infrastruktury ładowania przy osiedlach mieszkaniowych oraz parkingach publicznych?

Ministerstwo Klimatu i Środowiska dostrzega potrzebę dalszego rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, w szczególności w miejscach codziennego użytkowania. Dotyczy to zwłaszcza parkingów publicznych, parkingów osiedlowych oraz innych lokalizacji położonych w pobliżu budynków wielorodzinnych, w których mieszkańcy nie mają możliwości instalacji prywatnych punktów ładowania. Należy podkreślić, że uruchomienie nowych instrumentów wsparcia finansowego w tym zakresie będzie uzależnione przede wszystkim od dostępności środków krajowych i europejskich. NFOŚiGW analizuje możliwość wsparcia rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, w tym dla budynków użyteczności publicznej, wspólnot i spółdzielni mieszkaniowych.

3. Czy w Ministerstwie prowadzone są analizy dotyczące problemu ograniczonego dostępu mieszkańców budynków wielorodzinnych do infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych?

Ministerstwo Klimatu i Środowiska na bieżąco monitoruje rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w Polsce, w tym dostęp mieszkańców budynków wielorodzinnych do prywatnych jak i ogólnodostępnych punktów ładowania.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska prowadzi też dialog z Ministerstwem Energii, odpowiedzialnym za rozwój infrastruktury ładowania w Polsce, jednostkami samorządu terytorialnego, przedstawicielami branży elektromobilności, operatorami infrastruktury ładowania, operatorami systemów dystrybucyjnych oraz NFOŚiGW. Zgłaszane problemy i postulaty są brane pod uwagę przy identyfikowaniu obszarów wymagających dalszych działań. Równolegle, we współpracy z NFOŚiGW, prowadzona jest ocena efektów dotychczasowych programów wsparcia oraz dalszego zapotrzebowania na finansowanie infrastruktury ładowania.

4. Czy rozważane są rozwiązania systemowe zachęcające samorządy do tworzenia ogólnodostępnych punktów ładowania AC na terenach osiedli mieszkaniowych, zwłaszcza w małych i średnich miastach?

Jak wskazano powyżej, MKiŚ analizuje możliwości uruchomienia kolejnych instrumentów wsparcia finansowego. Jednocześnie Ministerstwo ma świadomość, że dalszy rozwój infrastruktury ładowania wymaga nie tylko zapewnienia środków finansowych, lecz również

tworzenia odpowiednich warunków regulacyjnych, które ułatwią realizację inwestycji, usprawnią proces przyłączania stacji do sieci oraz będą sprzyjały rozwojowi rynku usług ładowania.

Podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie rynku elektromobilności, w tym zasady budowy i eksploatacji infrastruktury ładowania oraz świadczenia usług ładowania, jest ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Sprawy związane z tą ustawą były wcześniej prowadzone przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska. W związku z utworzeniem Ministerstwa Energii oraz przeniesieniem do tego resortu spraw należących do działu administracji rządowej energia ustawa ta znajduje się obecnie we właściwości ministra właściwego do spraw energii.

Zarządzeniem Ministra Energii z dnia 3 marca 2026 r. powołany został Zespół do spraw rozwoju elektromobilności. Do jego zadań należy przegląd i analiza obowiązujących regulacji krajowych i unijnych dotyczących elektromobilności i paliw alternatywnych, identyfikowanie barier prawnych, technicznych i organizacyjnych utrudniających rozwój infrastruktury, a także wypracowywanie propozycji usprawnień w zakresie procedur administracyjnych i przyłączeniowych oraz standardów technicznych. Zespół przygotowuje również rekomendacje i założenia zmian ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

5. Jakie działania mogą obecnie podejmować samorządy zainteresowane rozwojem takiej infrastruktury oraz jakie źródła finansowe są dla nich dostępne?

Jednostki samorządu terytorialnego odgrywają istotną rolę w rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, w szczególności poprzez planowanie jej rozmieszczenia, udostępnianie nieruchomości komunalnych oraz tworzenie warunków organizacyjnych sprzyjających realizacji inwestycji przez operatorów stacji ładowania.

W pierwszej kolejności samorządy mogą dokonać identyfikacji obszarów, na których występuje największe zapotrzebowanie na infrastrukturę ładowania. Dotyczy to zwłaszcza osiedli zabudowy wielorodzinnej, na których mieszkańcy nie posiadają prywatnych miejsc postojowych, parkingów publicznych, parkingów przy obiektach użyteczności publicznej oraz innych miejsc dłuższego postoju pojazdów. Na tej podstawie możliwe jest przygotowanie lokalnego planu rozwoju infrastruktury, obejmującego wskazanie kolejności realizacji inwestycji oraz dobór mocy punktów odpowiednio do charakteru poszczególnych lokalizacji.

Samorządy mogą również wskazywać nieruchomości komunalne przeznaczone pod budowę stacji ładowania i udostępniać je podmiotom zainteresowanym realizacją inwestycji. W tym zakresie istotne jest stosowanie przejrzystych i proporcjonalnych zasad korzystania z nieruchomości, w tym ustalanie opłat oraz okresów obowiązywania umów w sposób uwzględniający czas niezbędny do przygotowania inwestycji, wykonania przyłącza i odzyskania poniesionych nakładów. Zbyt wysokie opłaty za korzystanie z gruntu lub zbyt krótkie okresy udostępnienia nieruchomości mogą ograniczać opłacalność inwestycji, szczególnie w małych i średnich miastach oraz w lokalizacjach, w których popyt na usługi ładowania będzie rozwijał się stopniowo.

Istotnym działaniem jest także usprawnianie procedur prowadzonych na poziomie urzędu. Samorządy mogą wyznaczyć komórkę organizacyjną lub koordynatora odpowiedzialnego za rozwój infrastruktury ładowania, który będzie prowadził współpracę z operatorami oraz koordynował uzgodnienia z jednostkami odpowiedzialnymi.

Przed rozpoczęciem postępowania dotyczącego udostępnienia nieruchomości zasadne jest podjęcie współpracy z właściwym operatorem systemu dystrybucyjnego. Pozwala to na wstępne ustalenie dostępności mocy przyłączeniowej, możliwego przebiegu przyłącza oraz przewidywanego terminu jego wykonania. Ogranicza to ryzyko wskazywania lokalizacji, w których budowa stacji byłaby niemożliwa lub wymagałaby kosztownej rozbudowy sieci elektroenergetycznej.

Samorządy mogą ponadto umożliwiać operatorom zgłaszanie propozycji lokalizacji, a także zbierać od mieszkańców informacje o obszarach, w których istnieje zapotrzebowanie na nowe punkty ładowania. Pozwala to na lepsze dostosowanie inwestycji do rzeczywistych potrzeb i ogranicza ryzyko budowy infrastruktury w lokalizacjach, w których jej wykorzystanie byłoby niewielkie.

Realizacja infrastruktury nie musi przy tym oznaczać konieczności sfinansowania całej inwestycji z budżetu samorządu. Możliwym rozwiązaniem jest udostępnienie gruntu komunalnego operatorowi, który finansuje budowę i eksploatację stacji ze środków własnych. Samorząd może również wykorzystywać inne dopuszczalne prawem modele współpracy z podmiotami prywatnymi.

W zakresie finansowania publicznego zastosowanie znajdują instrumenty wskazane w odpowiedzi na pytanie pierwsze. Infrastruktura ładowania może być finansowana w ramach odpowiednich naborów NFOŚiGW oraz programów FEnIKS, FEPW i programów regionalnych, o ile została objęta zakresem danego instrumentu. W wielu przypadkach możliwość uzyskania wsparcia dotyczy infrastruktury stanowiącej element szerszego przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej, rozwoju transportu bezemisyjnego lub modernizacji przestrzeni publicznej.

Jednocześnie Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej rozpoczęło prace nad Planem Partnerstwa Krajowego i Regionalnego (PPKR) dla Polski na lata 2028–2034, na podstawie którego wykorzystywane będą środki z kolejnej perspektywy finansowej Unii Europejskiej. MKiŚ uczestniczy w pracach nad przygotowaniem PPKR i zgłasza potrzeby inwestycyjne związane z obszarami pozostającymi w jego właściwości, w tym z dalszym rozwojem elektromobilności, w tym infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych oraz zeroemisyjnego transportu publicznego. Istotnym założeniem prac nad PPKR jest utrzymanie podmiotowej roli regionów i samorządów oraz dostosowanie planowanych inwestycji do zróżnicowanych potrzeb poszczególnych terytoriów. W przygotowaniu Planu uczestniczą przedstawiciele administracji rządowej, samorządów województw, partnerów społecznych i gospodarczych, organizacji społecznych oraz środowisk naukowych. Podejście to ma służyć zwiększaniu spójności terytorialnej państwa i wyrównywaniu dostępu do podstawowych usług i infrastruktury, a nie koncentrowaniu wsparcia wyłącznie w największych obszarach metropolitalnych.

Należy jednak podkreślić, że na obecnym etapie identyfikowane są przede wszystkim cele, priorytety, reformy i potrzeby inwestycyjne. Dopiero na dalszym etapie prac zostaną podjęte rozstrzygnięcia dotyczące podziału środków oraz zakresu poszczególnych instrumentów. Ostateczne uwzględnienie infrastruktury ładowania w PPKR, wysokość przeznaczanego na ten cel wsparcia oraz jego podział pomiędzy poziom krajowy i regionalny będą zależały od dalszych prac koordynowanych przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, uzgodnień międzyresortowych oraz ostatecznego kształtu Wieloletnich Ram Finansowych Unii Europejskiej na lata 2028–2034.

6. Czy Ministerstwo rozważa stworzenie dedykowanego programu wspierającego budowę osiedlowych punktów ładowania pojazdów elektrycznych w lokalizacjach, gdzie mieszkańcy nie mają możliwości instalacji prywatnych ładowarek?

Ministerstwo Klimatu i Środowiska ma świadomość wyzwań związanych z dostępem do infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych dla mieszkańców budynków wielorodzinnych bez możliwości instalacji prywatnych punktów ładowania. Doświadczenia wynikające z dotychczas realizowanych programów wsparcia oraz potrzeby poszczególnych grup odbiorców są brane pod uwagę przy określaniu dalszych kierunków rozwoju instrumentów wspierających transport zeroemisyjny. Możliwość wdrożenia nowych form wsparcia w tym obszarze będzie zależała jednak od dostępności środków finansowych oraz możliwości ich przeznaczenia na rozwój infrastruktury ładowania.

Z wyrazami szacunku

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