



MINISTERSTWO ENERGII

*Podsekretarz Stanu*  
*Tadeusz Skobel*

Warszawa, 08 kwietnia 2019

DIT.I.0520.4.2019

IK: 340788

**Pan**  
**Waldemar Strach**  
**Prezes Zarządu**  
**PZOM Strach sp. z o.o. Sp. k**

*Szanowny Panie Prezesie,*

w odpowiedzi na petycję z dnia 22 marca 2019 r. dotyczącą ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz ustawy z dnia 9 listopada 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw, proszę przyjąć co następuje.

Polski rynek paliw alternatywnych został uregulowany poprzez szereg aktów prawnych, które stanowią także implementację regulacji unijnych. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (dalej: Krajowe ramy) wraz z Ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej: Ustawa) stanowią implementację Dyrektywy 2014/94/WE, która nakłada na państwa członkowskie obowiązki w zakresie budowy bazowej infrastruktury dla paliw alternatywnych (w tym energii elektrycznej, CNG, LNG). Ze względu na etap rozwój rynku LPG (rynek dojrzały, z rozbudowaną siecią stacji), Polska nie zdecydowała się na przedstawienie Komisji Europejskiej propozycji wspierania także tego rynku. W konsekwencji w Ustawie – w celu rozwoju pozostałych obszarów rynku paliw alternatywnych – nie wprowadzono odniesień do LPG. Obserwacja rynku oraz odbiór Ustawy (weszła w życie w lutym 2018 r.) pokazują, że była to decyzja prawidłowa. Nie są więc planowane zmiany z tym związane.

W Krajowych ramach wskazano ścieżkę dojścia do stworzenia w Polsce odpowiedniej infrastruktury dla CNG wykorzystywanego w transporcie. Dokument ten zawiera także (tabela nr 8) listę 32 miast, w których do 2020 r. powinny powstać łącznie 72 punkty tankowania CNG.

Ustawa nakłada także na samorządy obowiązki w zakresie udziału pojazdów nisko i zeroemisyjnych w użytkowanych przez nie flotach lub flotach podmiotów je obsługujących. Obowiązki te można spełnić zarówno flotą pojazdów elektrycznych, jak i napędzanych gazem ziemnym (CNG/LNG). Nałożenie obowiązków powinno być związane ze stworzeniem odpowiednich źródeł finansowania, które umożliwią ich realizację. Dlatego w połowie 2018 r. powołano Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, który przewiduje m.in. wsparcie dla budowy lub rozbudowy infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru lub budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną, wykorzystywanych w transporcie. Możliwe będzie więc pozyskanie środków na wspomniane w Pana piśmie stacje tankowania CNG/LNG.

Zachęcam do śledzenia stron internetowych Ministerstwa Energii i Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, gdzie będą pojawiały się informacje o planowanych konkursach, także w zakresie wsparcia dla infrastruktury tankowania CNG/LNG.

Na zakończenie pragnę także poinformować, że uwzględniając głosy jednostek samorządu terytorialnego oraz prywatnych podmiotów świadczących dla nich usługi, Ministerstwo Energii pracuje nad nowelizacją Ustawy, która zmieni art. 68 ust. 3 oraz art. 76, wydłużając wspomniane tam terminy o rok.

*Z poważaniem*

**Tadeusz Skobel**  
podsekretarz stanu

*dokument podpisany elektronicznie*  
340788.928156.731797

**Rozdzielnik: / Do wiadomości:**