



# Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Sekretarz Stanu  
Krzysztof Bolesta

DEI-WE.050.3.2024.AŻ  
3528361.14008825.11309623  
Warszawa, 21-12-2024

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
**Marszałek Sejmu RP**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację Pana Posła Andrzeja Szewińskiego w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, K10INT5921, proszę o przyjęcie poniższej odpowiedzi.

Mając na uwadze przedmiot interpelacji, należy zgodzić się, że niezbędne jest zwiększenie odporności państwa polskiego w wielu kluczowych obszarach w związku z sytuacją geopolityczną oraz trwającym konfliktem zbrojnym na terenie Ukrainy.

Podczas prac nad projektem ustawy z dnia 21 listopada o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw została podniesiona kwestia wykorzystania autobusów komunikacji miejskiej do celów strategicznych, w tym transportu wojska oraz ewakuacji ludności cywilnej. Między innymi dlatego w art. 1 pkt 3 przedmiotowej ustawy zostało zawarte wyłączenie, zgodnie z którym obowiązek wynikający z nowego brzmienia art. 36 ust. 2, jakim objęte zostały miasta, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, nie będzie miał zastosowania do nabywania autobusów wykorzystywanych do realizacji przewozów w ramach komunikacji miejskiej, których przebieg wykracza poza granice administracyjne danego miasta.

Jednocześnie powyższy obowiązek nie będzie dotyczył floty wykorzystywanej gminę o liczbie mieszkańców większej niż 100 000, która jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizującym zadania w ramach komunikacji miejskiej na terenie innej gminy, w której liczba mieszkańców jest niższa niż 100 000, lub w sytuacji, gdy wykonuje to zadanie na terenie kilku gmin, z których każda posiada mniej niż 100 000 mieszkańców.

Powyższe będzie miało zastosowanie do podmiotów, które realizują zadania z zakresu komunikacji miejskiej w ramach metropolii, a także do przewozów na podstawie porozumień międzygminnych. Takie rozwiązanie pozwoli organizatorom i operatorom publicznego transportu zbiorowego na zachowanie płynności połączeń wykraczających poza teren miasta, lub realizowanych w całości na terenie sąsiadujących gmin.

Jednocześnie dzięki wprowadzonym przepisom, część floty autobusowej, którą będą stanowić autobusy spalinowe lub hybrydowe, w przypadku zaistnienia takiej konieczności, będzie mogła zostać objęta obowiązkami miniaturyzacyjnymi, dzięki czemu zachowana zostanie spójność z art. 600 ustawy z dnia 11 marca 2022 o obronie Ojczyzny (Dz. U. z 2024 poz. 248, z późn zm.).

Należy również wskazać, że kluczowe dla rozwoju polskiego sektora elektromobilności, energetyki odnawialnej i technologii magazynowania energii źródła importu litu, kobaltu,

oraz metali szlachetnych nie są skupione wokół Chińskiej Republiki Ludowej. Główne źródła importu litu to kraje takie jak Australia, która jest światowym liderem w wydobyciu tego surowca, oraz Chile i Argentyna, gdzie znajdują się jedne z największych złóż litu na świecie. Polska, podobnie jak inne kraje, sprowadza kobalt głównie z Demokratycznej Republiki Konga (DRK), która odpowiada za około 70% światowego wydobycia tego surowca. Import metali takich jak platyna czy pallad pochodzi głównie z krajów takich jak RPA czy Kanada, które dominują w ich globalnej produkcji.

Należy ponadto zauważyć, że autobusy zeroemisyjne (elektryczne i wodorowe) w dobie rozwoju tej dziedziny motoryzacji, mogą stanowić istotne wsparcie strategiczne w sytuacjach kryzysowych. Przykładem może być coraz bardziej popularyzowana technologia V2G ((Vehicle-to-Grid), może odegrać istotną rolę w sytuacji konfliktu zbrojnego lub kryzysu energetycznego, zapewniając dodatkowe źródła energii oraz zwiększając elastyczność systemów energetycznych. Autobusy zeroemisyjne wyposażone w technologię V2G mogą działać jako mobilne jednostki zasilające kluczowe obiekty, takie jak szpitale polowe, centra dowodzenia czy obiekty wojskowe, bazy logistyczne, gdzie potrzebne jest zasilanie na odciętych od sieci energetycznej obszarach, systemy łączności, które wymagają ciągłego dostępu do energii elektrycznej w celu utrzymania komunikacji i dowodzenia. V2G umożliwiałoby przekazywanie zgromadzonej energii z pojazdów do lokalnych sieci energetycznych lub bezpośredniego wykorzystania jej przez urzędnika na miejscu.

Powyższa technologia może mieć zastosowanie zarówno w obszarach działalności wojskowej, jak również w celu zapewnienia bezpieczeństwa ludności cywilnej np. poprzez zasilanie schronów, centrów ewakuacyjnych czy punktów medycznych podczas awarii sieci energetycznej.

Warto zaznaczyć, że kraje skandynawskie już teraz testują pojazdy z technologią V2G jako element systemów kryzysowych w sytuacjach klęsk żywiołowych.

Mając na uwadze wskazane powyżej argumenty, a także szeroką analizę podnoszoną przez Pana Posła Andrzeja Szewińskiego problematyki, już na etapie prac nad ustawą, należy wskazać, że rozwiązania wynikające z nowelizacji ustawy o elektromobilności nie wpłyną na zmniejszenie odporności Państwa.

Z wyrazami szacunku

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

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM