



IGKM/P/29/2026

Warszawa, dnia 05.03.2026 roku

Szanowny Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów

Dot.: wniosku IGKM o zmianę art. 36 Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych w związku z obowiązkami nałożonymi na operatorów komunikacji miejskiej w zakresie obronności i obrony cywilnej.

Szanowny Panie Premierze,

W imieniu operatorów publicznego transportu zbiorowego zrzeszonych w ramach Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej postulujemy wprowadzenie zmian w treści art. 36 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej jako: „ustawa o elektromobilności”). Z dniem 1 stycznia 2026 roku weszła w życie nowelizacja przepisów ustawy o elektromobilności, w tym zmieniająca treść ww. przepisu i nakładająca na operatorów obowiązek nabywania **wyłącznie pojazdów zeroemisyjnych** w zakresie wykorzystywania ich do przewozów na obszarze gminy, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 000. Powyższe oznacza, że:

- 1) dla blisko 40 miast zamieszkałych przez ponad 10 mln ludzi wprowadzono bezwzględny zakaz nabywania taboru innego niż zeroemisyjny (elektryczny lub wodorowy)
- 2) jednocześnie nałożono także nowe obowiązki (niemożliwe do wykonania w realiach konfliktu lub sytuacji kryzysowych taboru zeroemisyjnym) w zakresie obrony cywilnej oraz obronności państwa.

W związku z powyższym wnosimy o dokonanie zmian w art. 36 ustawy o elektromobilności poprzez dodanie punktu 3 o treści:

3) w zakresie wynikającym z umowy pomiędzy podmiotem, któremu gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym a organem, który wydał decyzję nakładającą obowiązek militaryzacyjny na ten podmiot wynikający z ustawy o obronie Ojczyzny lub organem, który wydał decyzję o uznaniu tego podmiotu za podmiot ochrony ludności w rozumieniu Ustawy o ochronie ludności i obronie cywilnej.

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

Nr konta: 80 1090 1870 0000 0001 0615 0818

ul. Wąwozowa 11 lok. U4A | 02-796 Warszawa | (+48) 22 848 21 01 | www.igkm.pl | igkm@igkm.pl

NIP: 521 008 65 88 | REGON: 012501721 | KRS: 0000170196 | Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sadowego

LUB

3) przez podmiot, któremu gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przewidziany do militaryzacji na podstawie ustawy z dnia 11 marca 2023 roku o obronie Ojczyzny lub uznany za podmiot ochrony ludności w rozumieniu ustawy z dnia 5 grudnia 2024 roku o ochronie ludności i obronie cywilnej.

Poniżej przedstawiamy dalszą argumentację opartą na stanie faktycznym jednego z naszych członków (MPK S.A. w Krakowie), który to stan faktyczny jest w zasadzie zbieżny z sytuacją prawną i faktyczną pozostałych operatorów publicznego transportu zbiorowego w miastach powyżej 100 000 mieszkańców

Szczegółowe uzasadnienie i studium przypadku

W związku z powyższym, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie jako przewoźnik wykonujący zadania zlecone w zakresie transportu publicznego na rzecz Gminy Miejskiej Kraków, jest obowiązane od dnia 1 stycznia 2026 roku do nabywania pojazdów wyłącznie zeroemisyjnych (tj. autobusy elektryczne lub napędzane wodorem).

Jednocześnie, Spółka została objęta przez Wojewodę obowiązkami wynikającymi z Ustawy z dnia 11 marca 2022 roku o obronie Ojczyzny (dalej jako „ustawa o militaryzacji”) –, oraz uznana za podmiot ochrony ludności w rozumieniu Ustawy z dnia 5 grudnia 2024 roku o ochronie ludności i obronie cywilnej (dalej jako „ustawa o obronie cywilnej”) przez Prezydenta Miasta Krakowa. Decyzje ww. organów zobowiązują Spółkę do utrzymania w gotowości m.in. zasobów sprzętowych (autobusów), w razie ogłoszenia np. stanów nadzwyczajnych na terenie Polski.

W świetle powyższego stanu faktycznego Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie powzięło wątpliwość, czy w ramach zabezpieczania zasobów sprzętowych na potrzeby przygotowania do wykonywania zadań szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa lub obronności państwa może nabywać autobusy inne niż zeroemisyjne i wykorzystywać je w komunikacji miejskiej w ramach przewozów powierzonych przez Gminę Miejską Kraków.

Na podstawie ustawy o elektromobilności Spółka może nabywać autobusy inne niż zeroemisyjne, jeżeli wykonywane przewozy wykraczają poza granice miasta. Jednakże, należy zwrócić uwagę, iż umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów autobusowych w systemie Krakowskiej Komunikacji Miejskiej z dnia 31 marca 2025 roku nie przypisuje indywidualnie konkretnych autobusów do obsługi konkretnych linii. Zatem każdy autobus zakupiony po 1 stycznia 2026 roku, nie będący autobusem zeroemisyjnym, powinien być wykorzystywany wyłącznie w celu obsługi linii wykraczających poza granicę administracyjną miasta. W związku z powyższym faktem, MPK S.A. w Krakowie, na podstawie cyt. powyżej umowy, nie jest w stanie zapewnić, iż każdy typ autobusu będzie przeznaczony wyłącznie do realizacji przewozów aglomeracyjnych, a co za tym idzie, zapewniając zgodność z przepisami ustawy o elektromobilności, **brak jest podstaw do nabywania przez MPK S.A. w Krakowie autobusów na zasadach odmiennych, niż wynika to z art. 36 ust. 2 ustawy o elektromobilności.**

Warto zauważyć, że zakup pojazdów innych niż zeroemisyjnych jest dodatkowo ograniczony obowiązkiem wynikającym z art. 68a ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy o elektromobilności. Zgodnie z tym przepisem udział autobusów zeroemisyjnych nabytych lub leasingowanych w okresie rozliczeniowym od 01.01.2026 do 31.12.2030 powinien osiągnąć poziom co najmniej 46%.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie nie jest także zobowiązane ani wprost - mocą przepisów ustawy o militaryzacji, ani decyzją o nadaniu statusu podmiotu przewidzianego do militaryzacji, do nabywania autobusów innych niż zeroemisyjne. Brak jest również podstaw, aby uznać, że przepisy w zakresie przygotowania do militaryzacji upoważniają organ do nałożenia na MPK S.A. w Krakowie obowiązku uzupełnienia taboru o określone autobusy, inne niż zeroemisyjne.

Powyższe uregulowania mogą powodować znaczące problemy w realizacji obowiązków obronnych Spółki.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że w uzasadnieniu projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności wskazano: *„Jednocześnie, część floty autobusowej, którą potencjalnie będą stanowić autobusy spalinowe lub hybrydowe, w przypadku zaistnienia takiej konieczności, będzie mogła zostać objęta obowiązkami militaryzacyjnymi, co pozwoli na zachowanie spójności z art. 600 ustawy z dnia 11 marca 2022 o obronie Ojczyzny (Dz. U. z 2024 poz. 248, z późn zm.). Zaproponowane rozwiązanie nie wpływa na realizację kamienia milowego KPO, którego celem jest wymiana autobusów na obszarze miast, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 000. Celem zaproponowanej w KPO reformy nie było objęcie wprowadzanym obowiązkiem przewozów wykraczających poza granice ww. miast.”*

Nabywanie wyłącznie autobusów elektrycznych lub wodorowych, przy aktualnych uwarunkowaniach geopolitycznych oraz technologicznych, wiąże się z ryzykiem utraty kontroli operacyjnej w zakresie realizacji obowiązków podmiotu przeznaczonego do militaryzacji lub ochrony ludności. W razie wystąpienia stanu nadzwyczajnego na terenie danego województwa i miasta oraz uruchomienia związanych z tym procedur (objęciem militaryzacji Operatora publicznego transportu zbiorowego), istnieje ryzyko związane z koniecznością zabezpieczenia na potrzeby ewakuacji floty pojazdów zeroemisyjnych, z powodu braku innego rodzaju pojazdów. To z kolei może powodować zagrożenia związane z wykorzystaniem tego typu pojazdów w działaniach związanych z ochroną mieszkańców.

Należy wskazać, że np. warunki atmosferyczne mają istotny wpływ na zużycie energii w autobusach elektrycznych. W okresie niskich temperatur zwiększonemu zapotrzebowaniu energetycznemu podlega system ogrzewania pojazdu, co może skutkować koniecznością wydłużenia czasu ładowania. Zjawisko spadku efektywnej pojemności baterii w niskich temperaturach jest charakterystyczne dla wszystkich akumulatorów (baterii), niezależnie od ich zastosowania. Okoliczność ta jest uwzględniana w planowaniu pracy taboru poprzez odpowiednie rezerwy czasowe oraz organizacyjne. **W sytuacjach kryzysowych i związanych z tym koniecznością ewakuacji i koniecznością podejmowania szybkich, awaryjnych działań, tabor zeroemisyjny może okazać się zawodny.** Tym bardziej należy wskazać, iż ewentualne braki w dostawie prądu skutecznie zablokują możliwość realizacji zadań związanych z transportem i ewakuacją, pogłębiając sytuację kryzysową (np. zablokowanie drożności dróg i lokalizacji strategicznych na skutek rozładowania).

W odniesieniu do taboru napędzanego wodorem wskazuje się, iż obecne rezerwy w zasadzie każdego województwa nie są wystarczające do realizacji zadań operacyjnych związanych z wykorzystaniem

takiego rodzaju taboru do działań związanych z ochroną ludności i na potrzeby militaryzacji. Aktualne zasoby i stacje tankowania nie są w stanie zaspokoić potrzeb operatora publicznego transportu zbiorowego w dużym mieście w sytuacji nadzwyczajnej. Uwarunkowania technologiczne oraz bardzo wysokie koszty związane z nabywaniem takiego rodzaju pojazdów oraz konieczność zabezpieczenia rezerw strategicznych związanych z ich obsługą, powodują ich zawodność w sytuacjach nadzwyczajnych.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że Operatorzy komunikacji miejskiej nie negują konieczności inwestowania i rozwijania taboru zeroemisyjnego. W zasadzie wszyscy Operatorzy komunikacji miejskiej w kraju rozwijają i zwiększają udział w swojej flocie pojazdów zeroemisyjnych. MPK S.A. w Krakowie osiągnęła wskaźnik 46,9 % udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów Przedsiębiorstwa, obejmujący okres od 2 sierpnia 2021 roku do 31 grudnia 2025 roku. W dalszym ciągu w planach jest rozwój floty niskoemisyjnej oraz zeroemisyjnej.

Jednakże, na chwilę obecną, przepisy art. 36 ustawy o elektromobilności są zbyt restrykcyjne i niedostosowane do zewnętrznych uwarunkowań oraz zagrożeń, w szczególności w stosunku dla takich podmiotów jak MPK S.A w Krakowie – przewidzianych zarówno do militaryzacji (przez Wojewodę) jak i uznanych za podmiot ochrony ludności (przez Prezydenta Miasta Krakowa, a potencjalnie również przez Marszałka Województwa lub Wojewodę). Flota pojazdów innych niż zeroemisyjne, w przypadku konieczności nabywania od dnia 1 stycznia 2026 roku takiego rodzaju pojazdów na mocy art. 36 ustawy o elektromobilności, będzie niewystarczająca na potrzeby zabezpieczenia ludności miasta Krakowa (jak i każdego większego miasta w kraju) i okolic podczas ewakuacji.

Z wyrazami szacunku


Prezes Izby
Dorota Rondtke