



Ministerstwo
Infrastruktury

INFORMACJA

na temat oceny poziomu osiągnięcia minimalnych udziałów
pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych
w zamówieniach publicznych udzielonych w okresie

2 sierpnia 2021 r. – 31 grudnia 2025 r.

na podstawie informacji przekazanych przez zamawiających zgodnie z art. 68c
ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych



Warszawa, 2026 r.

I. WSTĘP

Opracowanie raportu wynika z art. 68d ust. 1 pkt 2 [ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych](#) (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, z późn. zm.)¹, zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu dokonuje corocznie oceny poziomu osiągnięcia minimalnych udziałów pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych w udzielonych zamówieniach publicznych na dostawy pojazdów samochodowych oraz wybrane usługi o charakterze transportowym.

Zarówno zapewnienie minimalnych poziomów docelowych udziału ekologicznie czystych i zeroemisyjnych pojazdów w udzielonych zamówieniach publicznych, jak i obowiązek monitorowania, wynikają z [dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej](#)², której celem jest pobudzenie rynku pojazdów samochodowych charakteryzujących się niskimi emisjami i zużyciem energii, a tym samym przyspieszenie przechodzenia na mobilność niskoemisyjną.

Tabela 1. Cele wyznaczone dla Polski

Kategoria pojazdów	C E L E		Wymagania dodatkowe
	02.08.2021 r. - 31.12.2025 r. (PIERWSZY OKRES ODNIESIENIA)	01.01.2026 r. - 31.12.2030 r. (DRUGI OKRES ODNIESIENIA)	
M1, M2, N1	Co najmniej 22% ekologicznie czystych ³	Co najmniej 22% zeroemisyjnych	-
N2, N3	Co najmniej 7% ekologicznie czystych	Co najmniej 9% ekologicznie czystych	-
M3 klasy I i klasy A	Co najmniej 32% ekologicznie czystych	Co najmniej 46% ekologicznie czystych	Połowa udziału osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne

Obowiązek zapewnienia minimalnych udziałów pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych odnosi się (zgodnie z art. 68b przedmiotowej ustawy) do zamówień publicznych:

- o wartości równej lub przekraczającej progi unijne dot. **zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych**;
- których przedmiotem są usługi w **zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego** o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 *Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007*⁴ (tj. 1 mln euro, a w przypadku bezpośredniego udzielenia zamówienia małemu lub średniemu przedsiębiorstwu eksploatującemu nie więcej niż 23 pojazdy – 2 mln euro);
- o wartości równej lub przekraczającej progi unijne dot. **świadczenia usług** oznaczonych następującymi kodami Wspólnego Słownika Zamówień UE (CPV):
 - CPV 60112000-6 w zakresie publicznego transportu drogowego,
 - CPV 60130000-8 w zakresie specjalistycznego transportu drogowego osób,
 - CPV 60140000-1 nieregularny transport osób,
 - CPV 90511000-2 wywóz odpadów,
 - CPV 60160000-7 drogowy transport przesyłek pocztowych,
 - CPV 60161000-4 w zakresie transportu paczek,
 - CPV 64121100-1 dostarczanie poczty,
 - CPV 64121200-2 dostarczanie paczek.

W oparciu o informacje przekazane przez zamawiających w ramach pięciu okresów sprawozdawczych⁵ dokonano oceny poziomu osiągnięcia na poziomie krajowym minimalnych udziałów pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych w zamówieniach udzielonych w PIERWSZYM OKRESIE ODNIESIENIA tj. 2 sierpnia 2021 r. – 31 grudnia 2025 r.

¹ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20240001289>

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0033>

³ O max. emisji 50g CO₂/km i emisji zanieczyszczeń powietrza (PM i NO_x) do 80% w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE).

⁴ Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70;

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex:32007R1370>

⁵ 1. okres: 2.8.2021 r.-31.12.2021 r.; 2. okres: 1.1.2022 r.-31.12.2022 r.; 3. okres: 1.1.2023 r.-31.12.2023 r.; 4. okres: 1.1.2024 r.-31.12.2024 r.; 5. okres: 1.1.2025 r.-31.12.2025 r.

II. DANE I WYNIKI

1. Dane dot. piątego okresu sprawozdawczego 1 stycznia 2025 r. – 31 grudnia 2025 r.

W ramach piątego okresu sprawozdawczego do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęło 686 sprawozdań (nie licząc zaległych), z czego ok. 20% z nich stanowiły sprawozdania tzw. „zerowe” tj. w których nie wystąpiły kwalifikowane zamówienia publiczne, zarówno z uwagi na wartość, jak i przedmiot zamówienia. Do szczegółowej analizy zakwalifikowano 544 sprawozdań.

W tej liczbie, najwięcej, bo aż 409 sprawozdań przekazały gminy, powiaty i miasta na prawach powiatu (co stanowi ok. 75% wszystkich sprawozdań). Ministerstwa, urzędy wojewódzkie i urzędy marszałkowskie przesyłały łącznie 13 sprawozdań (co stanowi niespełna 2% wszystkich sprawozdań). 122 sprawozdań (ok. 22% wszystkich sprawozdań) przekazały inne podmioty, w tym m.in. przedsiębiorstwa komunalne, przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, zarządy transportu miejskiego/publicznego, czy PKP Polskie Koleje Państwowe S.A., Polskie Porty Lotnicze S.A., ENEA Operator Sp. z o.o.

Wszystkie sprawozdania, które wpłynęły do Ministerstwa Infrastruktury podlegały rzetelnej analizie, a w razie potrzeby były weryfikowane i przesyłane do skorygowania przez zamawiających. W sprawozdaniach, które się kwalifikowały, najczęściej pojawiającym się błędem było niewłaściwe zaliczenie pojazdów z silnikami spalinowymi (zasilanych np. olejem napędowym) o normie EuroVI jako ekologicznie czystych. W sytuacji sygnalizowania przez zamawiających, że nie posiadają wiedzy nt. całkowitej liczby pojazdów, jak i liczby pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych – Ministerstwo Infrastruktury sugerowało kontakt z wykonawcami w celu pozyskania faktycznych/rzeczywistych danych. Tylko nieliczne sprawozdania zostały przekazane po ustawowym terminie.

Podkreślić należy, że to zamawiający określając przedmiot zamówienia publicznego wskazują konkretne kody CPV. Ministerstwo Infrastruktury na etapie sprawozdawczości nie weryfikuje poprawności ich przypisania.

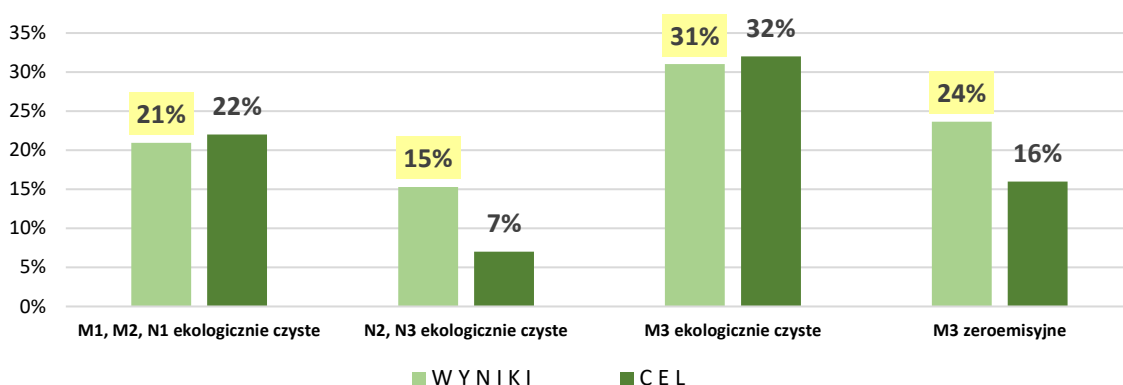
2. Dane i wyniki - poziomy udział pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych w zamówieniach udzielonych w okresie 2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2025 r.

Po zagregowaniu przekazanych przez zamawiających danych za pięć okresów sprawozdawczych, określono **na poziomie krajowym** udział pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych w zamówieniach publicznych udzielonych **w pierwszym okresie odniesienia tj. 2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2025 r.**

Tabela 2. Wyniki na poziomie krajowym dot. liczby i udziału pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych w zamówieniach udzielonych w pierwszym okresie odniesienia (2 sierpnia 2021 r. – 31 grudnia 2025 r.).

Liczba pojazdów						
kat. M1, M2, N1		kat. N2, N3		kat. M3 klasy I i klasy A		
Ogółem	w tym ekologicznie czyste	Ogółem	w tym ekologicznie czyste	Ogółem	w tym ekologicznie czyste	w tym zeroemisyjne
11 278	2 362	18 714	2 861	8 250	2 559	1 950
Udział pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych w okresie 2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2025 r.						
21%		15%		31%		24%
Cele dla PL w 1. okresie rozliczeniowym (2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2025 r.)						
22%		7%		32%		16%

Wykres 1. Stopień realizacji na poziomie krajowym celów w zakresie udziału pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych w zamówieniach udzielonych w pierwszym okresie odniesienia (2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2025 r.).



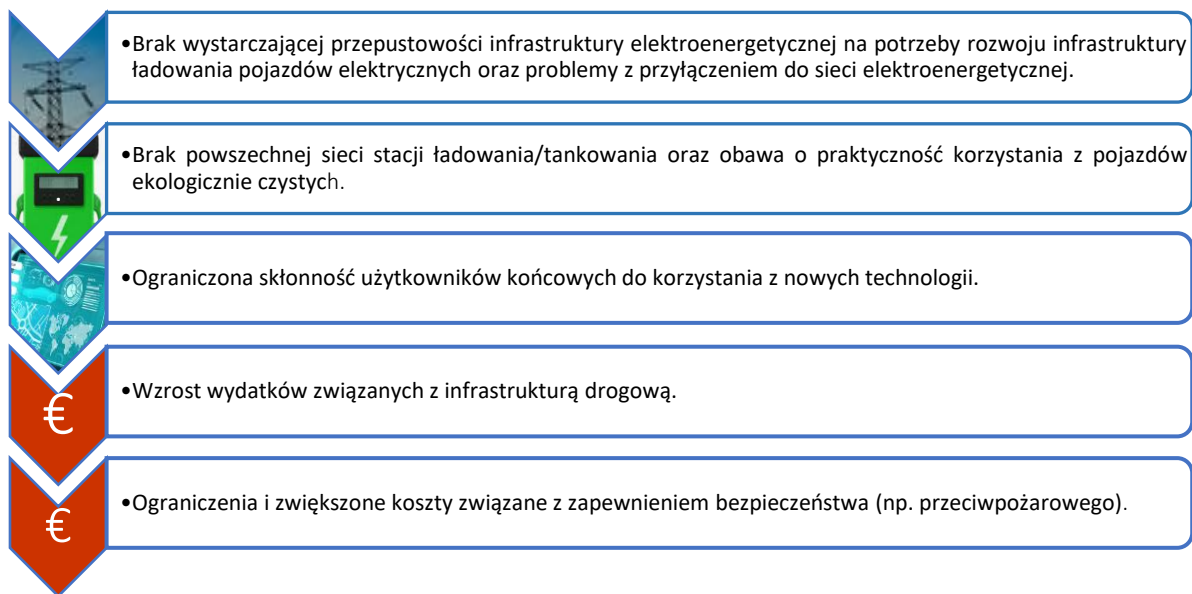
Uzyskane w ramach krajowego systemu sprawozdawczości dane wskazują, że Polska w **pierwszym okresie odniesienia** uzyskała minimalny udział ekologicznie czystych pojazdów kat. N2, N3 powyżej 8 pp. względem wymaganych co najmniej 7% - oraz uzyskała minimalny udział zeroemisyjnych autobusów powyżej 8 pp. względem wymaganych co najmniej 16%.

W odniesieniu do pojazdów kat. M1, M2, N1 oraz autobusów - udział ekologicznie czystych pojazdów odnotowano wyniki poniżej 1 pp. względem wymaganych (odpowiednio: 21% względem wymaganych 22% oraz 31% względem wymaganych 32%).

III. ZIDENTYFIKOWANE PRZESZKODY

Podczas wdrażania znowelizowanej dyrektywy 2009/33/WE i realizacji celów w zakresie zapewnienia minimalnego udziału pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych w udzielonych zamówieniach publicznych zidentyfikowano poniższej wskazane przeszkody.

- € • Wyższe koszty nabycia ekologicznie czystych i zeroemisyjnych pojazdów samochodowych oraz ich ograniczona dostępność.
- € • Wysokie ceny energii/paliw alternatywnych.
- € • Niepewne wartości rezydualne pojazdów elektrycznych.
- € • Wyższe koszty poważnych napraw pojazdów elektrycznych.
- € • Wyższe stawki ubezpieczeniowe Autocasco (AC) dla pojazdów elektrycznych.
- € • Wyższy koszt realizacji usług przez pojazdy ekologicznie czyste i zeroemisyjne.
- € • Zdolność podmiotów zamawiających do ponoszenia większych kosztów nabycia pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych oraz usług świadczonych przez takie pojazdy – w świetle konieczności realizacji zadania publicznego w określonych czasach ramowych.
- € • Konieczność korzystania z oferty lokalnych małych i mikroprzedsiębiorców, którzy nie mają zdolności do szybkiej wymiany pojazdów konwencjonalnych na pojazdy ekologicznie czyste i zeroemisyjne.



Poniżej wybrane informacje przekazane przez zamawiających:

„Główną przeszkodą do realizacji celów wskazanych w art. 68a ustawy o elektromobilności jest wysoka cena pojazdów. Trzeba wziąć też pod uwagę zasięg pojazdów przy rozległej powierzchni gminy na której świadczone są usługi.”

- JST ok. 13 tys. mieszkańców

„Pojazdy elektryczne przeznaczone do specjalistycznych zadań komunalnych, takich jak śmieciarki, mają ograniczoną podaż na rynku w porównaniu do standardowych modeli spalinowych, co może stanowić barierę dla przyszłych potencjalnych wykonawców w szybkim spełnieniu wymogu.”

- JST ok. 10 tys. mieszkańców

(...) jeśli chodzi o trudności dotyczące realizacji celów wskazanych w art. 68a ustawy, to głównie dotyczą one braku środków finansowych na zakupy większej ilości samochodów zeroemisyjnych”.

- instytucja gospodarki budżetowej

„W szczególności istotnym problemem jest niewystarczająca infrastruktura, umożliwiająca sprawne użytkowanie pojazdów elektrycznych, obejmująca zarówno infrastrukturę ładowania, jak i serwisową. Obecne rozmieszczenie publicznie dostępnych punktów ładowania, zwłaszcza poza granicami miasta, jest niewystarczające do zapewnienia ciągłości realizowanych zadań służbowych wymagających użytkowania pojazdów samochodowych. Ponadto w okresie zimowym zasięg pojazdów elektrycznych ulega istotnemu zmniejszeniu, co wpływa na możliwość realizacji dłuższych tras.”

- JST ok. 810 tys. mieszkańców

„Wymóg elektromobilności wpływa bezwzględnie na cenę oferty potencjalnego wykonawcy na odbiór odpadów poprzez podniesienie kosztów realizacji usług na kilka sposobów.

Po pierwsze, konieczność posiadania lub używania pojazdów elektrycznych lub zasilanych paliwami alternatywnymi czyli elektromobilnych wiąże się z wyższą ceną zakupu takich pojazdów w porównaniu do tradycyjnych śmieciarek.

Po drugie, koszty związane z ładowaniem i utrzymaniem elektromobilnych pojazdów także są wyższe z powodu ograniczonej infrastruktury i wyższych cen energii. Te wymagania powodują istotne podwyższenie kosztów oferty, co jest szczególnie odczuwalne w mniejszych gminach lub firmach, które nie mają jeszcze elektrycznej floty i musiałyby dokonać nowych inwestycji.”

- JST 10 tys. mieszkańców

„Położenie Gminy na terenie górzystym, o dużych spadkach i znacznych różnicach wysokości, w istotny sposób wpływa na zwiększone zapotrzebowanie energetyczne pojazdów. W przypadku pojazdów elektrycznych skutkuje to szybkim rozładowywaniem akumulatorów, a tym samym skróceniem zasięgu pojazdów. Konieczność częstego doładowywania - przy braku infrastruktury ładowania - powodowałaby w praktyce znaczące utrudnienia organizacyjne, opóźnienia w odbiorze odpadów zgodnie z harmonogramem oraz ryzyko niewykonania usługi w terminie.”

- JST ok. 10 tys. mieszkańców

„Średni wiek sieci dystrybucyjnej jest ponad 30 lat i wiąże się z tym konieczność kosztownej rozbudowy sieci SN/nN. Automatyzacja i monitoring sieci energetycznej jest na bardzo niskim poziomie. Ograniczona przepustowość w obszarach wiejskich i podmiejskich. Z uwagi na powyższe znaczna część wniosków o przyłączenie stacji ładowania spotyka się z odmową lub znaczącymi opóźnieniami.”

- JST ok. 30 tys. mieszkańców

IV. WNIOSKI

Ministerstwo Infrastruktury – zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej – w dniu 15 kwietnia 2026 r. przekazało Komisji Europejskiej **sprawozdanie z wdrożenia dyrektywy za pierwszy okres odniesienia**. Sprawozdanie zawiera m.in. dane ilościowe, informacje o działaniach podjętych w celu wdrożenia dyrektywy, zidentyfikowane przeszkody.

Polska w pierwszym okresie odniesienia uzyskała minimalny udział ekologicznie czystych pojazdów kat. N2, N3 oraz minimalny udział zeroemisyjnych autobusów. W odniesieniu do pojazdów kat. M1, M2, N1 oraz autobusów – odnotowano udział ekologicznie czystych pojazdów poniżej 1 pp. względem wymaganych.

Podkreślić należy, że wyniki wskazują dominację drogowego publicznego transportu zbiorowego (PTZ) w procesie dekarbonizacji sektora transportu. Modernizacja taboru autobusowego przed podmioty publiczne (realizowana w ramach zamówień na dostawy pojazdów) jest dokonywana w tempie, które jest wyższe od nałożonego dyrektywą 2009/33/WE. Wśród wszystkich nabytych autobusów ponad połowę (54%) stanowiły modele zasilane paliwami alternatywnymi, a niemal co drugi autobus (46%) był pojazdem zeroemisyjnym. W obszarze drogowego publicznego transportu zbiorowego (PTZ) ponad $\frac{1}{3}$ (33%) usług realizowanych było z wykorzystaniem autobusów zasilanych paliwami alternatywnymi, a co piąty autobus (22%) był zeroemisyjny.

W **drugim okresie odniesienia tj. 1 stycznia 2026 r. – 31 grudnia 2030 r.** należy uzyskać wyższe udziały pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych. Cel w zakresie udziału pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w odniesieniu do pojazdów kat. N2, N3 wzrósł z 7% do 9%, a w odniesieniu do autobusów z 32% do 46%. Dodatkowo udział zeroemisyjnych autobusów ma stanowić co najmniej 23%. Dla pojazdów kat. M1, M2, N1 cel nadal wynosi co najmniej 22%, ale tylko do jego realizacji można uwzględnić pojazdy zeroemisyjne.

Zgodnie z art. 68c ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych na zamawiających nadal spoczywa **obowiązek corocznego składania sprawozdań** z zamówień, które kwalifikują się z uwagi na przedmiot oraz wartość w progach unijnych. Formularz sprawozdawczy zamieszczony jest w zakładce Czyste Pojazdy⁶.

Dążąc do wspierania mobilności niskoemisyjnej Komisja Europejska planuje przeprowadzić na portalu „Have your say” **konsultacje publiczne w zakresie oceny dyrektywy 2009/33/WE**⁷. Weryfikacja ta ma wykazać, czy dyrektywa osiągnęła swój cel oraz czy nadal jest efektywnym narzędziem prawnym. Przeszkody we wdrażaniu dyrektywy 2009/33/WE, które zostały już zasygnalizowane na etapie sporządzania sprawozdania dla KE za pierwszy okres odniesienia, zostaną uwzględnione w stanowisku Ministerstwa Infrastruktury.

W celu wywiązania się Polski z celów określonych dla drugiego okresu odniesienia, należy w szczególności:

1. Kontynuować działania mające na celu monitorowanie i analizowanie postępów w uzyskaniu minimalnych poziomów pojazdów ekologicznie czystych i zeroemisyjnych w udzielonych zamówieniach publicznych.
2. Kontynuować akcje informacyjne odnośnie do obowiązków z art. 68a–68e ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w tym organizować webinaria dla potencjalnych zamawiających, aktualizować zakładkę [Czyste pojazdy](#) oraz propagować wykorzystywanie umieszczanego na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury zestawienia istotnych z punktu ochrony środowiska informacji o produktach, tj. zużycia paliwa i emisji CO₂ w samochodach osobowych.
3. Kontynuować dalsze wsparcie nabycia pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, w tym pojazdów zeroemisyjnych (kat. M1, M2, N1 i autobusów).

⁶ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/materialy>

⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/18052-Clean-Vehicles-Directive-evaluation_en