



Ministerstwo
Infrastruktury

INFORMACJA

**na temat oceny poziomu osiągnięcia minimalnych
udziałów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych
w zamówieniach publicznych udzielonych w okresie
2 sierpnia 2021 r. – 31 grudnia 2024 r.**

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



Warszawa, 2025 r.

I. WSTĘP

Opracowanie raportu wynika z art. 68d ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹, zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu dokonuje corocznie oceny poziomu osiągnięcia minimalnych udziałów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w udzielonych zamówieniach publicznych na dostawy pojazdów samochodowych oraz wybrane usługi o charakterze transportowym.

Zarówno zapewnienie minimalnych poziomów docelowych udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w udzielonych zamówieniach publicznych, jak i obowiązek monitorowania, wynikają z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej², 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	CELE		Wymagania dodatkowe
	02.08.2021 r. - 31.12.2025 r.	01.01.2026 r. - 31.12.2030 r.	
M1, M2, N1	Co najmniej 22% niskoemisyjnych	Co najmniej 22% zeroemisyjnych	-
N2, N3	Co najmniej 7% zasilanych paliwami alternatywnymi	Co najmniej 9% zasilanych paliwami alternatywnymi	-
M3 klasy I ³ i klasy A ⁴	Co najmniej 32% zasilanych paliwami alternatywnymi	Co najmniej 46% zasilanych paliwami alternatywnymi	Połowa udziału osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne

Obowiązek zapewnienia minimalnych udziałów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych odnosi się (zgodnie z art. 68b 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*⁵ (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.

¹ t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1289; <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 Pojazdy klasy I – pojazdy o konstrukcji obejmującej miejsca dla stojących pasażerów umożliwiające ich częste przemieszczanie się.

⁴ Pojazdy klasy A – pojazdy zaprojektowane do przewożenia stojących pasażerów i posiadające miejsca siedzące oraz umożliwiające przewożenie pasażerów stojących.

⁵ 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;

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

W oparciu o informacje przekazane przez zamawiających w ramach czterech okresów sprawozdawczych⁶ dokonano oceny poziomu osiągnięcia minimalnych udziałów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w zamówieniach udzielonych w okresie 2 sierpnia 2021 r. – 31 grudnia 2024 r. Uzyskane dane wskazują, w jakich kategoriach pojazdów mogą pojawić się problemy w osiągnięciu minimalnych udziałów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych.

Wyznaczone przez Dyrektywę 2009/33 minimalne poziomy docelowe udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych odnoszą się do zamówień udzielonych w okresie 2 sierpnia 2021 r. – 31 grudnia 2025 r. Dlatego też aby określić, czy Polska wywiąże się z nałożonego jej celu, **bardzo istotne będą wyniki piątego okresu sprawozdawczego** tj. informacja na temat zamówień udzielonych w okresie od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2025 r.

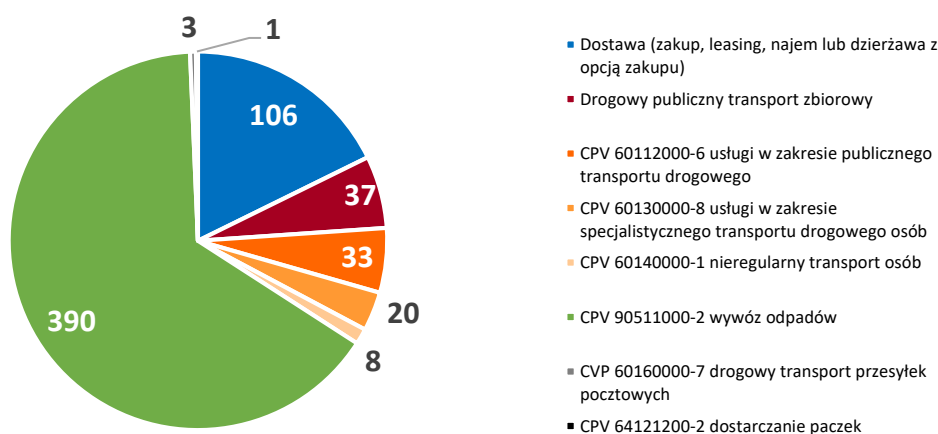
II. DANE I WYNIKI

1. Dane dot. czwartego okresu sprawozdawczego 1 stycznia 2024 r. – 31 grudnia 2024 r.

Do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęło 837 sprawozdań (nie licząc zaległych), z czego ok. 37% z nich stanowiły sprawozdania tzw. „zerowe” (tj. takie, w których nie wystąpiły kwalifikowane zamówienia publiczne), dlatego do szczegółowej analizy zakwalifikowało się 527 sprawozdań.

W tej liczbie, najwięcej, bo aż 379 sprawozdań przekazały gminy (co stanowi ok. 72% wszystkich sprawozdań). Ministerstwa, urzędy marszałkowskie, powiaty i miasta na prawach powiatu przesłały łącznie 56 sprawozdań (co stanowi ok. 11% wszystkich sprawozdań). Natomiast 92 sprawozdania (ok. 17% wszystkich sprawozdań) przekazały inne podmioty, w tym m.in. przedsiębiorstwa komunalne, zakłady komunikacyjne, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Urząd Dozoru Technicznego, Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy.

Wykres 1. Liczba podmiotów udzielających zamówienia na poszczególne usługi i dostawy pojazdów



Nie odnotowano zamawiania usług w zakresie transportu paczek o kodzie CPV 60161000-4 oraz usług w zakresie dostarczania poczty o kodzie CPV 64121100-1.

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

⁶ Pierwszy okres: 2 sierpnia 2021 r. – 31 grudnia 2021 r.; drugi okres: 1 stycznia 2022 r. – 31 grudnia 2022 r.; trzeci okres: 1 stycznia 2023 r. – 31 grudnia 2023 r.; czwarty okres: 1 stycznia 2024 r. – 31 grudnia 2024 r.

W sprawozdaniach, które się kwalifikowały, najczęściej pojawiającym się błędem było niewłaściwe zaliczenie pojazdów z silnikami spalinowymi (zasilanych benzyną lub olejem napędowym) o normie Euro VI jako niskoemisyjnych. Zwrócić należy także uwagę, że wiele sprawozdań zostało przekazanych po ustawowym terminie.

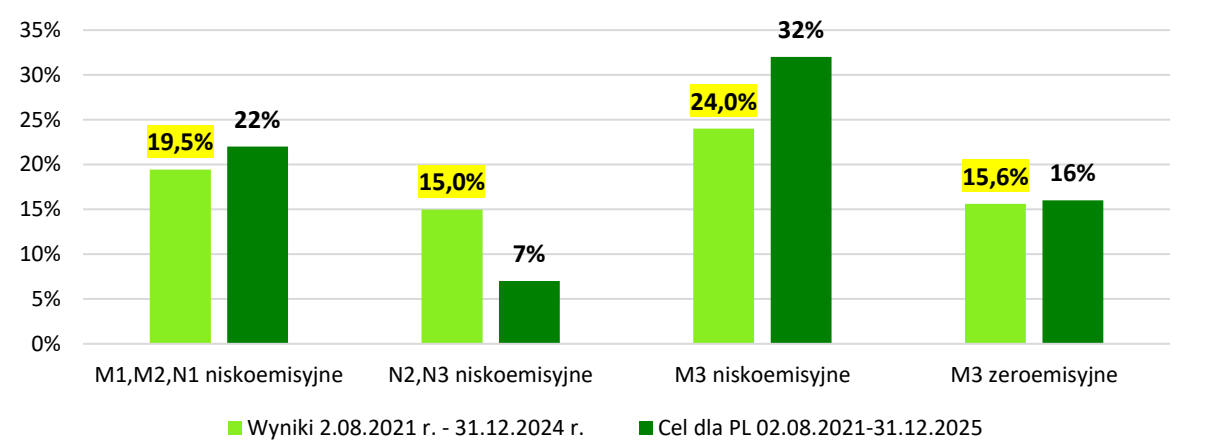
2. Dane i wyniki - poziomy udział pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w zamówieniach udzielonych w okresie 2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2024 r.

Po zagregowaniu przekazanych przez zamawiających danych za cztery okresy sprawozdawcze, określono jaki jest **na poziomie krajowym** udział pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w zamówieniach publicznych udzielonych w okresie 2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2024 r.

Tabela 2. Wyniki na poziomie krajowym dot. liczby i udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w zamówieniach udzielonych w okresie 2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2024 r.

Liczba pojazdów						
kat. M1, M2, N1		kat. N2, N3		kat. M3 klasy I i klasy A		
Ogółem	w tym niskoemisyjne	Ogółem	w tym niskoemisyjne	Ogółem	w tym niskoemisyjne	w tym zeroemisyjne
8 662	1 685	14 318	2 144	4 795	1 151	748
Udział pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w okresie 2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2024 r.						
19,5%		15,0%		24,0%		15,6%
Cele dla PL w 1. okresie rozliczeniowym (2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2025 r.)						
	22%		7%		32%	16%

Wykres 2. Aktualny stopień realizacji na poziomie krajowym celów w zakresie udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w zamówieniach udzielonych w okresie 2 sierpnia 2021 r. - 31 grudnia 2024 r.



W kontekście wymagań z Dyrektywy 2009/33 odnośnie do wyznaczonego Polsce minimalnego udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w udzielonych zamówieniach, przeprowadzona analiza wykazała, że **obecny udział pojazdów niskoemisyjnych** stanowi około:

- 88% wymaganego celu dla pojazdów kat. M1, M2, N2
- 214% wymaganego celu dla pojazdów kat. N2, N3
- 75% wymaganego celu dla autobusów kat. M3 klasy I i klasy A
- 97% wymaganego celu dla autobusów zeroemisyjnych.

III. WNIOSKI

Dane z czterech okresów sprawozdawczych wskazują na możliwy problem w uzyskaniu minimalnych udziałów nisko- i zeroemisyjnych pojazdów samochodowych w udzielonych zamówieniach publicznych w odniesieniu do niskoemisyjnych autobusów kat. M3 klasy I i klasy A oraz pojazdów kat. M1, M2, N1.

Modernizacja taboru autobusowego przed podmioty publiczne (realizowana w ramach zamówień na dostawę pojazdów) jest dokonywana w tempie, które jest wyższe od nałożonego Dyrektywą 2009/33. W odniesieniu do modernizacji taboru pojazdów kat. M1, M2, N1 jest ona dokonywana w tempie dużo niższym.

Analiza wykazała także, że w ramach zamówień na usługi objęte Dyrektywą 2009/33, w tym dot. zapewnienia mieszkańcom dostępu do transportu publicznego czy organizacji transportu dla określonych grup (np. uczących się dzieci i młodzieży, osób starszych i o ograniczonej mobilności) - udział pojazdów niskoemisyjnych kat. M1, M2, M3 oraz udział zeroemisyjnych autobusów świadczących ww. usługi jest niski.

Na potwierdzenie powyższego, jednostki samorządu terytorialnego często zgłaszały, że zmuszone są korzystać z oferty lokalnych, pozapublicznych przewoźników (małych i mikroprzedsiębiorców), którzy posiadają pojazdy konwencjonalne i nie mają zdolności do szybkiej wymiany takich pojazdów na nisko- i zeroemisyjne, w tym nie mają możliwości skorzystania z dedykowanego wsparcia finansowego.

W celu wywiązania się z nałożonych na Polskę celów w zakresie zapewnienia minimalnych udziałów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w udzielonych zamówieniach publicznych na dostawę pojazdów oraz wybrane usługi o charakterze transportowym, należy w szczególności:

1. Kontynuować działania mające na celu monitorowanie i analizowanie postępów w uzyskaniu minimalnych poziomów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w udzielonych zamówieniach publicznych.
2. Kontynuować akcje informacyjne odnośnie obowiązków z art. 68a – 68e ustawy, w tym organizować webinaria dla potencjalnych zamawiających, na bieżąco aktualizować zakładkę Czyste pojazdy: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/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 nisko- i zeroemisyjnych pojazdów kat. M1 oraz autobusów. Ponadto należy rozważyć możliwość celowanego wsparcia lokalnych operatorów usług (małych i mikro-przedsiębiorców) poprzez zapewnienie środków na zakup nisko- i zeroemisyjnych pojazdów, np. ze środków Społecznego Funduszu Klimatycznego.