



Na prąd, czyli kto może zyskać na elektromobilności miejskiego transportu w Polsce

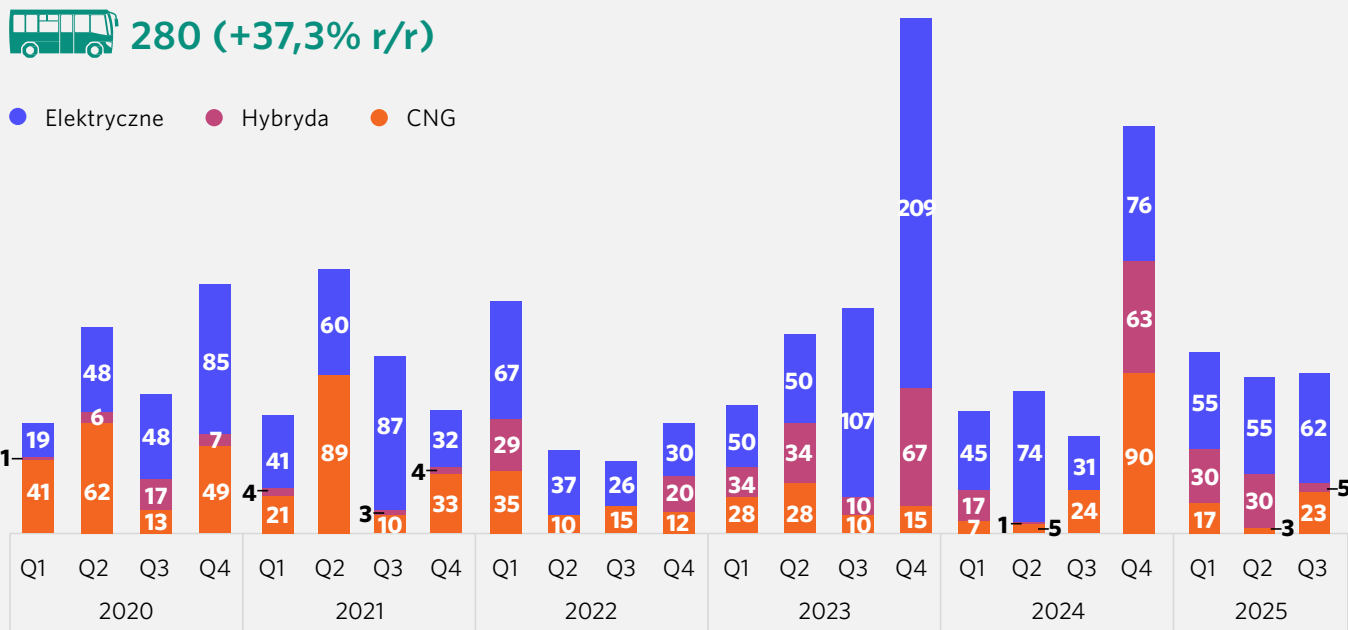
Transport publiczny w miastach Europy przetestował już autobusy elektryczne. Po kilku latach praktyki znane są zalety i wady tego rozwiązania, co znajduje odzwierciedlenie w unijnych dyrektywach dotyczących miejskiego transportu – pojazdów napędzanych na prąd w kolejnych latach ma przybywać. W jakim stopniu przygotowania jest Polska?

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) w 2023 r. transportem drogowym, czyli komunikacją miejską, krajową i międzynarodową, przewieziono łącznie ponad 3,5 mld pasażerów. To o 7 proc. więcej niż rok wcześniej. Z tej liczby około 3,2 mld osób przypada na komunikację miejską (+6,1 proc. r/r). Autobusy są najliczniejszym elementem miejskiej floty transportowej. W 2023 r. stanowiły 79,2 proc. taboru. Przekłada się to na 12,5 tys. pojazdów (o 195 szt. więcej niż w 2022 r.). Przeciętny dzienny przebieg autobusu w Polsce wynosi od 136 km w województwie warmińsko-mazurskim do 210 km w województwie mazowieckim i 214 km w województwie świętokrzyskim.

Na koniec 2023 r. w Polsce jeździło ponad 132 tys. autobusów. 1288 z nich miało napęd elektryczny. W ciągu roku w Polsce przybyły 362 autobusy napędzane energią elektryczną. W pierwszych trzech kwartałach 2025 r. w Polsce zarejestrowano ponad 18 tys. autobusów (+16,9 proc. r/r) – 280 z nich miało napęd alternatywny, czyli gazowy, hybrydowy bądź elektryczny. Ten ostatni rodzaj napędu odpowiadał za 172 nowe rejestracje.

Tymczasem już w 2024 r. 49 proc. nowych autobusów miejskich w UE była bezemisyjna. Z dużym prawdopodobieństwem w całym 2025 r. bezemisyjne autobusy przeważą nad swoimi spalinowymi odpowiednikami. Biorąc pod uwagę 10-12 letni cykl życia autobusów, ten rodzaj transportu będzie pierwszym, który całkowicie się zelektryfikuje.

Rejestracje nowych autobusów i autokarów napędzanych alternatywnie (w sztukach)



Źródło: PZPM, KPMG w Polsce.

Kto liczy na rozwój floty elektrycznej w Polsce

Solaris Bus & Coach (Bolechowo-Osiedle k. Poznania) – to polska marka autobusów należąca do hiszpańskiej grupy CAF. W ofercie ma kilka modeli elektrycznych autobusów Urbino (o długości od 9 do 18 m), a ponadto pojazdy wodorowe oraz trolejbusy. W 2024 r. firma sprzedała ponad 1,5 tys. sztuk, z czego 83 proc. sprzedaży stanowiły autobusy elektryczne, wodorowe, hybrydowe oraz trolejbusy. Dzięki zagranicznym kontraktom **Solaris był w 2024 r. wiceliderem udziału w europejskim rynku zeroemisyjnych autobusów**. Udział ten wynosił 12,3 proc. (liderem był Mercedes z udziałem 16,2 proc.). Firma dostarczyła m.in. 38 autobusów elektrycznych do Cagliari na Sardinii we Włozzech, 83 autobusy elektryczne dla operatora Nobina w Szwecji czy 36 pojazdów elektrycznych do włoskiego Mediolanu. Firma w tym i kolejnym roku dostarcza pojazdy elektryczne m.in. do Utrechtu (96 maszyn), do Szwecji (46 autobusów) czy Belgii (26 autobusów). Wygrała też pierwszy kontrakt na dostawy elektrycznych pojazdów do USA. Planowane są one na drugą połowę 2026 r.

Autosan (Sanok) – to polskie przedsiębiorstwo produkujące autobusy pod tą samą marką. Od 2022 r. jest częścią Huty Stalowa Wola wchodzącej w skład grupy PGZ. Przedsiębiorstwo od 2019 r. ma w ofercie 12-metrowe autobusy elektryczne SANCITY 12LFE. Pojazd ten jest w stanie przejechać na jednym ładowaniu do 350 km. Firma nie raportuje liczby sprzedanych pojazdów o napędzie elektrycznym, lecz z informacji prasowych z kwietnia 2024 r. wynika, że wskutek wygranego przetargu przekazała jeden autobus miastu Jarosław na Podkarpaciu. W sprawozdaniu z działalności za 2024 r. menedżerowie spółki zapowiadają zaś rozwój nowego miejskiego autobusu, ale nie podają szczegółowych informacji.

MAN Truck&Bus (Starachowice) – to niemiecka marka produkująca samochody ciężarowe, dostawcze oraz autobusy. W Polsce, właśnie w Starachowicach, MAN produkuje autobusy, w tym elektryczny model MAN Lion's City E. Jego zasięg na jednym ładowaniu sięga 380 km. Trudno oszacować, jak wielka jest produkcja elektrycznych autobusów MAN w tej lokalizacji, ale z informacji przekazanych przez samą spółkę we wrześniu 2024 r. wiadomo, że w starachowickiej fabryce wyprodukowano tysięczny autobus Lion's City E. W całym 2024 r. MAN przyjął zamówienia z polskiego rynku na 33 elektryczne autobusy, które są i będą dostarczane do odbiorców w 2025 oraz 2026 r. Polska fabryka produkuje również na potrzeby zagranicznych podmiotów. Wśród jej klientów są m.in. lotnisko Schipol w Amsterdamie (ponad 50 elektrycznych autobusów) i hiszpańska Valencia (57 elektrycznych autobusów).

NesoBus (Świdnik) – to polska marka autobusów należąca do grupy Polsat Plus. Jej Nesobus, czyli 12-metrowy autobus napędzany ogniwami wodorowymi, miał premierę w maju 2022 r. Jego zasięg na jednym tankowaniu w zależności od konfiguracji może wynieść od 350 do 700 km. Spółka zależna Polsatu PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy oddała w trzecim kwartale 2023 r. fabrykę autobusów w Świdniku, w której może produkować około 100 pojazdów rocznie. W 2024 r. wygrała przetarg na dostawę 26 autobusów do Chełma. Dostarczy też pięć autobusów do Konina oraz osiem do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W 2025 r. spółka wygrała dwa przetargi na dostawę 11 autobusów do Rybnika oraz 10 autobusów do Krakowa.

Największe przetargi na zakup autobusów

Samorządy w Polsce dążą do elektryfikacji miejskiego transportu. Wśród kluczowych postępowań przetargowych w kraju należy wymienić m.in. **zakup 85 elektrycznych pojazdów** przez Miejskie Zakłady Autobusowe (MZA) w Warszawie. O kontrakt rywalizowali trzej producenci: niemiecki Daimler, hiszpański Irizar i produkujący w Polsce Solaris. Postępowanie było podzielone na trzy części. W sierpniu 2025 r. dwie z nich wygrał Solaris, jedną Irizar. Budżet trzech postępowań sięgał niemal 372 mln zł brutto, jednak **warszawskie MZA wyda na te pojazdy niecałe 347 mln zł.**

Innym przykładem elektryfikacji floty jest **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji (MPK) w Poznaniu** – w lipcu 2025 r. podpisało ono umowę na **dostawę trzech przegubowych pojazdów elektrycznych z firmą Solaris**. Zamówienie może zostać rozszerzone o kolejnych dziewięć autobusów. To kolejny zakup w Poznaniu. Wcześniej, w styczniu 2025 r., tamtejszy samorząd podpisał **umowę na dostarczenie 17 przegubowych autobusów elektrycznych**. Miesiąc później MPK zawarło umowę na dostarczenie **9 wodorowych pojazdów** standardowej długości.

Duże zakupy elektrycznych autobusów można zaobserwować również na południu Polski. W listopadzie 2025 r. 25 nowych autobusów – w tym **10 z napędem elektrycznym** – zaprezentowały **Gliwice. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM)** zawarła w listopadzie umowę na dostawę **31 elektrycznych autobusów Irizar**. Będą z nich korzystać miejskie spółki autobusowe w czterech miastach metropolii. Budżet zamówienia wynosił niemal 138,7 mln zł, ale oferta Irizara opiewała na niemal 108,7 mln zł. W październiku GZM podpisało **umowę z Solarisem na dostarczenie 42 autobusów elektrycznych**. Wartość tej umowy to około 170 mln zł.

Jaka przyszłość transportu miejskiego

Wydaje się, że nie ma odwrotu – miasta muszą iść w stronę stopniowej elektryfikacji. Co więcej transport miejski będzie najprawdopodobniej pierwszą całkowicie zelektryfikowaną gałęzią transportu. Wydaje się również, że bezdyskusyjną przewagę w tej transformacji mają autobusy bateryjne. Pojazdy wodorowe, choć popularne jeszcze kilka lat temu, nie wytrzymują konkurencji z szybkim postępem technologicznym napędu bateryjnego. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie promocji ekologicznych i energooszczędnych pojazdów w transporcie drogowym zakłada bowiem, **iż do końca obecnej dekady dwie trzecie autobusów ma być przyjazna środowisku, a jedna trzecia zeroemisyjna.** Trend potwierdzają europejskie dane, według których w pierwszej połowie 2025 r. na terenie Wspólnoty zarejestrowano 6444 sztuki bateryjnych autobusów powyżej 3,5 tony. Było to o 49 proc. więcej niż w 2024 r. Według unijnych szacunków do 2030 r. po europejskich drogach poruszać będzie się nawet 108 tys. bezemisyjnych autobusów i autokarów. **Rosnąca popularność autobusów napędzanych energią elektryczną sprzyja polskiemu przemysłowi ze względu na ulokowanie na terenie kraju producentów tego typu pojazdów.**

Co więcej, miejskie zakłady autobusowe w różnych miastach będą mogły zarobić na wykorzystywaniu elektrycznych autobusów. Ustawa o biokomponentach i biopaliwach wprowadziła możliwość zaliczania energii elektrycznej zużytej do zasilania pojazdów elektrycznych na potrzeby realizacji tzw. Narodowego Celu Wskaźnikowego. Jest to procentowy udział odnawialnych paliw, takich jak biokomponenty, w łącznej ilości paliw zużywanych w transporcie drogowym i kolejowym. Między 2026 a 2029 r. będzie on wynosił 10 proc. a od 2030 r. sięgnie 14,9 proc. Oznacza to, że właściciele bądź operatorzy stacji ładowania, tacy jak miejskie zakłady autobusowe będą mogli zarabiać na wykorzystywaniu energii do ładowania pojazdów.

Nisza do zagospodarowania: elektryczne ciężarówki

Według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego w pierwszych trzech kwartałach zarejestrowano w Polsce 107 samochodów ciężarowych o napędzie elektrycznym, wobec 74 takich pojazdów w analogicznym okresie 2024 r. Aby oddać niewielką skalę tego rynku, warto wspomnieć, że w pierwszych trzech kwartałach 2025 r. w Polsce zarejestrowano ponad 21,7 tys. samochodów ciężarowych. Być może jesteśmy jednak świadkami przyspieszenia i w tym segmencie rynku, ponieważ niemal połowa tegorocznych rejestracji elektrycznych samochodów ciężarowych przypada na trzeci kwartał.

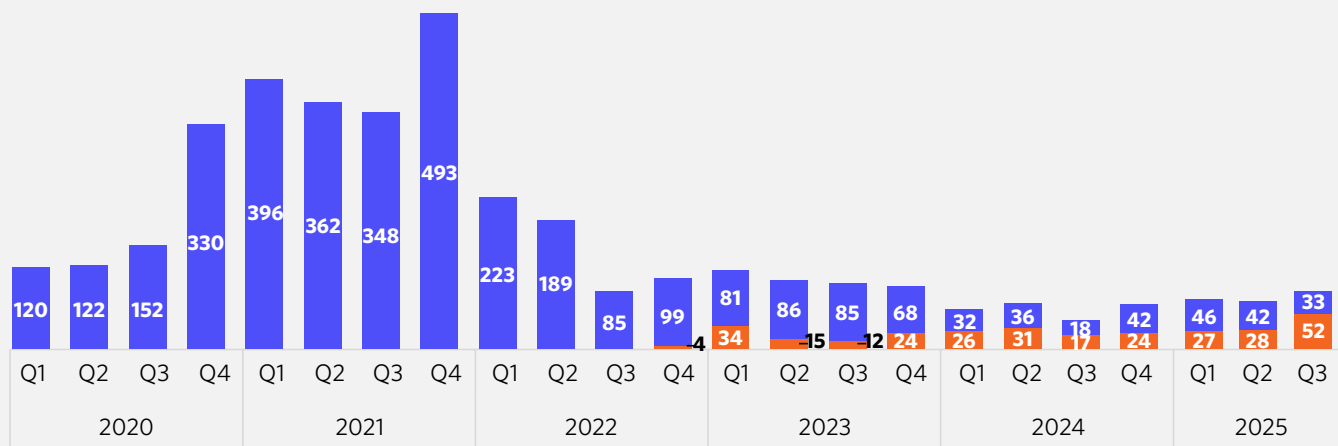
Wyzwaniem w kontekście dużej mobilności ciężarowej są niesatysfakcjonujące wyniki naboru do europejskiego programu CEF AFIF 2024, który finansuje m.in. budowę dużych hubów ładowania pojazdów. Jak wskazuje w mediach społecznościowych Hanna Uhl z organizacji T&E, z 70 dofinansowanych projektów tylko cztery będą ulokowane na terytorium Polski (z 600 mln euro to 24 mln euro). Do tego tylko 2 z tych projektów zostały przygotowane przez polskie podmioty (łącznie 17 mln euro dofinansowania). Na tle tak dużej skali europejskiej, polska obecność w AFIF 2024 jest marginalna.

Rejestracje nowych pojazdów ciężarowych napędzanych alternatywnie (w sztukach)

 **229* (+43,1% r/r)**

*w tym pojazdy elektryczne, CNG/LNG oraz hybrydowe

● Elektryczne ● CNG/LNG



Źródło: PZPM, KPMG w Polsce.

AUTOR: Karol Tokarczyk

REDAKCJA: Anna Chyckowska

PROJEKT GRAFICZNY: Joanna Pamuła, Urszula Dubinieć

Chcesz zrealizować z nami podobny projekt?

Skontaktuj się: Ewelina Bochno, e.bochno@politykainsight.pl



T&E to organizacja zrzeszająca europejskich specjalistów ds. czystego transportu i energii. Wizja T&E opiera się na bezemisyjnym systemie transportowym i energetycznym, który jest przystępny cenowo i ma minimalny wpływ na nasze zdrowie i środowisko. Powstała ponad 30 lat temu T&E miała wpływ na niektóre z najważniejszych europejskich przepisów dotyczących ochrony środowiska.



POLITYKA INSIGHT to źródło wiedzy o polskiej i europejskiej polityce oraz gospodarce dla liderów biznesu, decydentów politycznych i dyplomatów. Od 12 lat dostarcza swoim odbiorcom serwisy analityczne dostępne w abonamentach, przygotowuje raporty i prezentacje na zlecenie polskich i międzynarodowych instytucji oraz organizuje debaty i konferencje. Analityków i analityczki Polityki Insight można usłyszeć w regularnie publikowanych autorskich seriach podcastowych, m.in. Nasłuchu i Energii do zmiany.

www.politykainsight.pl