

psnm | 10 LAT!



New
Mobility
Congress

Kongres Nowej Mobilności

PODSUMOWANIE PSNM

Rok

2025

na polskim rynku
nowej mobilności

2025

Warszawa 2026

psnm.org



Polish
EV Outlook
2026

Podsumowanie PSNM

Rok 2025 na polskim rynku
nowej mobilności

Warszawa 2026



Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)
to największa organizacja gospodarcza kreująca rynek
zrównoważonego transportu w Polsce i regionie CEE.

Integrujemy wiodące marki z całego łańcucha wartości w nowej
mobilności. Tworzymy środowisko producentów pojazdów
i infrastruktury, operatorów i dostawców usług ładowania,
koncernów paliwowych i energetycznych oraz wszystkich
pozostałych podmiotów i instytucji aktywnych w obszarze
zrównoważonego transportu.

Zrzeszamy niemal 300 przedsiębiorstw, będąc największą
pod względem liczby podmiotów prawnych organizacją
branżową w Europie. Wspólnie działamy na rzecz ukształtowania
odpowiedniego otoczenia gospodarczego i prawnego,
pozwalającego na dynamiczny rozwój zeroemisyjnych technologii
w transporcie.

Tworzymy najliczniejszy w Polsce zespół ekspertów i praktyków
nowej mobilności. Dysponując zespołem konsultantów i trenerów
ze specjalistycznym doświadczeniem sektorowym i wiedzą zdobytą
w branży, realizujemy projekty szkoleniowe, doradcze i eksperckie.
Współpracujemy z przemysłem, administracją i społeczeństwem.

Dostarczamy wiedzę i informacje, kluczowe dla rozwoju rynku
zrównoważonego transportu w Polsce.



Polish
EV Outlook
2026

Kopiowanie i rozpowszechnianie za podaniem źródła.

© 2026 PSNM

Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności
Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa
biuro@psnm.org
psnm.org

Spis treści

Słowo
wstępne

1

Najważniejsze
wydarzenia
ryнку e-mobility
w Polsce w 2025 r.

05

2

Rynek pojazdów
elektrycznych

08

12

3

Ogólnodostępna
infrastruktura
ładowania

22

4

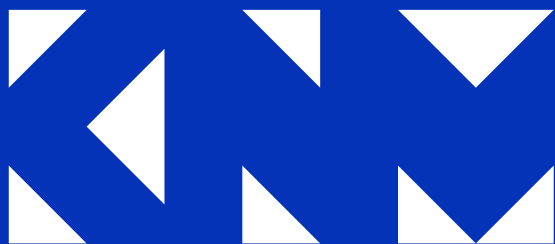
Zmiany
regulacyjne

27

5

System wsparcia
finansowego
elektromobilności

33



New Mobility Congress

Kongres Nowej Mobilności

Rekordowy Kongres Nowej Mobilności 2025

Dzięki KNM Polska może
pochwalić się jednym
z największych w Europie
wydarzeń poświęconych
zrównoważonej
transformacji

6. edycja Kongresu Nowej Mobilności była
rekordowa pod wieloma względami:

7500	Uczestników
250	Partnerów i Wystawców
574	Prelegentów z 40 państw
250	punktów programu
10	scen
127	godzin aktywności merytorycznych
12 000	m ² powierzchni EXPO
25	premier
20+	wydarzeń towarzyszących
50	nagród i wyróżnień
180	akredytowanych dziennikarzy



Szanowni Państwo,

czas na podsumowanie roku 2025, który przyniósł wiele istotnych zmian dla sektora zrównoważonego transportu w Polsce i w Europie. Na pewno trzeba zacząć od spektakularnych wyników rejestracji samochodów elektrycznych, które przebiły wcześniejsze, nawet te bardziej optymistyczne oczekiwania. Ponad 7-procentowy udział rynkowy BEV sprawił, że Polska znacznie awansowała w rankingu państw rozwijających elektromobilność. Duża w tym zasługa wsparcia ze środków publicznych – w 2025 r. uruchomiono aż cztery nowe instrumenty subsydiów z łączną alokacją na poziomie ponad 7 mld zł.

Prawdziwym przebojem okazał się program „NaszEauto” którego budżet (niestety obniżony) w 2025 r. został zarezerwowany niemal w całości. Kolejny raz odnotowaliśmy bardzo znaczny przyrost infrastruktury ładowania – w ubiegłym roku oddano do użytku ponad 1,7 tys. ogólnodostępnych punktów DC – to również rekord w krótkiej historii polskiej elektromobilności. Cieszy również uruchomienie wielu nowych hubów wzdłuż polskich odcinków sieci TEN-T.

Mniej działało się na gruncie krajowego prawa – tu nowych przepisów regulujących sektor e-mobility uchwalono względnie mało. Dla kontrastu bardzo znaczące (ale niekoniecznie pozytywne) zmiany zapowiedziano w prawie unijnym – o tym, jaki kształt przybiorą ostatecznie te propozycje powinniśmy się przekonać już niedługo. Minione 12 miesięcy było również bardzo intensywnym okresem dla PSNM. Nawiązaliśmy nowe partnerstwa, zgłosiliśmy dziesiątki propozycji zmian legislacyjnych, zainicjowaliśmy i sfinalizowaliśmy cały szereg nowych projektów, na czele z KNM 2025, którego rekordowe liczby będziemy się starać pobić przy okazji tegorocznej edycji zbliżającej się do nas wielkimi krokami.

Podsumowując, rok 2025 był zdecydowanie lepszy niż poprzedni w bardzo wielu obszarach rynku nowej mobilności. Zarówno sobie, jak i wszystkim z Państwa życzę, żebym podobnie mógł podsumować rok 2026 za kolejne 12 miesięcy. A tymczasem przedstawiamy Państwu subiektywny przegląd najważniejszych trendów i wydarzeń roku 2025.

Serdecznie zapraszam do lektury,



Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający, PSNM
Prezydent, E-Mobility Europe

EV EXPERIENCE *Urban Edition Łódź*

Pierwsza edycja EV Experience Urban Edition w Łodzi

Uczestnicy największego w Polsce, otwartego dla publiczności testu samochodów elektrycznych wzięli udział w ponad 1,3 tys. jazd próbnych w realnych warunkach miejskich. PSNM i partnerzy wydarzenia udostępniili odwiedzającym ponad 100 najnowszych modeli pojazdów zeroemisyjnych oraz dwie trasy jazd testowych o łącznej długości ok. 10 km

40 000	Uczestników i odwiedzających
50	Partnerów i wystawców
100+	pojazdów elektrycznych (EV)
1300+	jazd testowych EV
40	instruktorów
2	trasy w ruchu miejskim
3000+	pokonanych kilometrów



1

**Najważniejsze
wydarzenia
rynku e-mobility
w Polsce w 2025 r.**

25

1

Najważniejsze wydarzenia rynku e-mobility w Polsce w 2025 r.

43,3 tys.

Zarejestrowano najwięcej do tej pory, nowych, osobowych samochodów elektrycznych (43,3 tys.), czyli ponad 2,5-rza więcej niż w 2024 r. Flota takich pojazdów przekroczyła granicę 100 tys. szt.

7,2%

Odnotowano najwyższy do tej pory udział BEV na rynku nowych samochodów osobowych (7,2%) – to lepszy wynik niż osiągnięty w 9 państwach członkowskich Unii Europejskiej (wyprzedziliśmy Bułgarię, Chorwację, Czechy, Estonię, Grecję, Łotwę, Rumunię, Słowację, Włochy)

Tesla

Pod względem liczby rejestracji nowych, osobowych marek BEV pierwsze miejsce utrzymała Tesla, wyprzedzając Audi i BYD. Najpopularniejsze modele to Tesla Model Y, Tesla Model 3 oraz BYD Dolphin Surf

>10 tys.

Flota elektrycznych samochodów dostawczych przekroczyła poziom 10 tys., a liczba rejestracji nowych BEV kategorii N1 była o ponad ¼ wyższa niż w 2024 r. (rekordowego do tej pory wyniku rejestracji z 2023 r. nie udało się jednak pobić, podobnie jak odnotowanego wówczas udziału rynkowego)

176

Zarejestrowano najwyższą do tej pory liczbę nowych, elektrycznych samochodów ciężarowych (176) – o 81% więcej niż w 2024 r. Udział rynkowy eHDV nadal nie przekracza jednak nawet 1%

7 mld zł

Uruchomiono cztery nowe programy wsparcia finansowego elektromobilności o łącznym budżecie ponad 7 mld zł

940 mln zł

Zarezerwowano niemal 80% alokacji programu „NaszEauto” (ponad 940 mln zł). Liczba złożonych w 2025 r. wniosków zbliżyła się do 30 tys.

11,7 tys.

Łączna liczba ogólnodostępnych punktów ładowania przekroczyła 11,7 tys. a udział punktów DC osiągnął rekordowy do tej pory poziom 37%

1 732

Uruchomiono rekordową liczbę szybkich punktów DC (ponad 1732) i najwyższą liczbę punktów wzdłuż sieci TEN-T (556)

GreenWay

GreenWay Polska utrzymał się na pozycji lidera pod względem liczby ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce (zarówno w segmencie AC, jak i DC). Na drugie miejsce w obszarze DC awansował Lidl

NEW MOBILITY CENTER

Zainicjowanie budowy Centrum Nowej Mobilności

Podczas KNM 2025 z inicjatywy PSNM przedstawiciele GZM, Województwa Śląskiego, Miasta Katowice, Katowickiej SSE oraz Sieci Badawczej Łukasiewicz podpisali list intencyjny w sprawie utworzenia Centrum Nowej Mobilności – wyspecjalizowanego ośrodka badawczo-rozwojowego, który podniesie potencjał Polski w obszarze R&D i zwiększy konkurencyjność polskich przedsiębiorstw



Województwo
Śląskie



KATOWICE
dla odmianny



Górnośląsko-
Zagłębiowska
Metropolia
Marcin Krupa
Mayor of the
City of Katowice
Chairman,
Metropolis GZM



KSSE
Katowicka Specjalna
Strefa
Ekonomiczna
President of the
Management Board,
Katowice Special
Economic Zone



Łukasiewicz
Sieć Badawcza
Vice-President of the
Management Board,
Katowice Special
Economic Zone

psnm

**NEW
MOBILITY
ASSOCIATION**

Maciej
Cieliecki
President of the
Management Board
New Mobility
Association



2

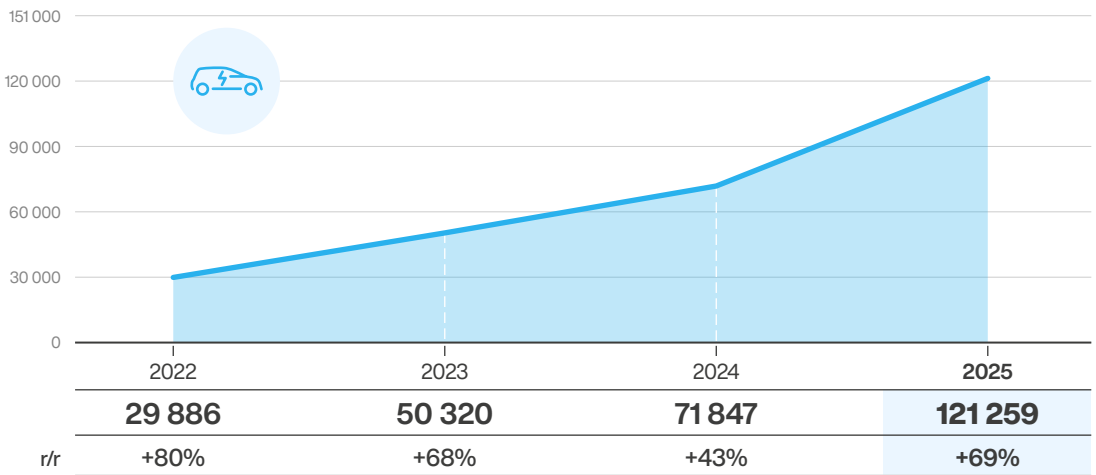
Rynek pojazdów elektrycznych

25

2 Rynek pojazdów elektrycznych

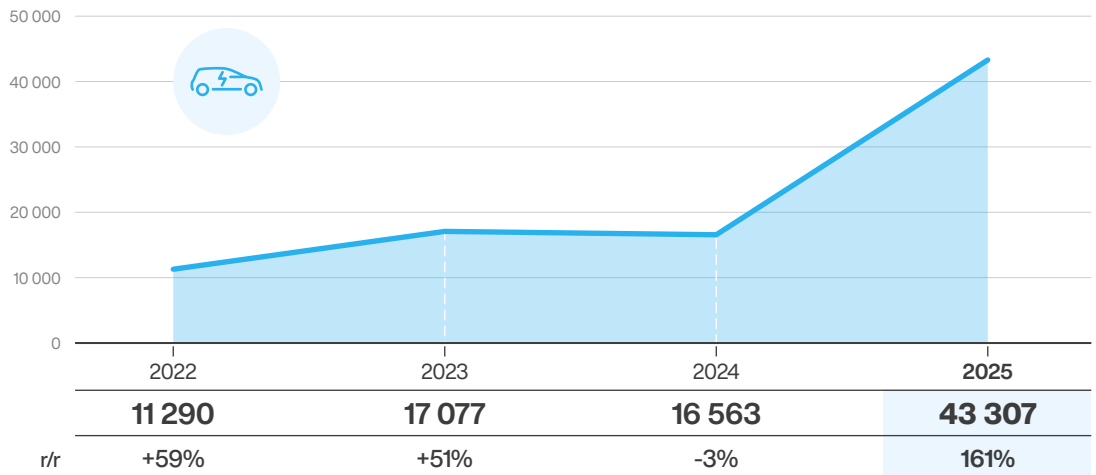
Samochody osobowe

Flota | Samochody osobowe



2025 był do tej pory zdecydowanie najlepszym rokiem na rynku nowych, osobowych samochodów elektrycznych w Polsce. Polska flota BEV kategorii M1 przekroczyła symboliczny poziom 100 tys. zarejestrowanych pojazdów we wrześniu 2025 r. Do grudnia powiększyła się do ponad 121 tys. egzemplarzy – to ponad dwa razy więcej niż w 2023 r. i o ponad 2/3 więcej względem roku 2024.

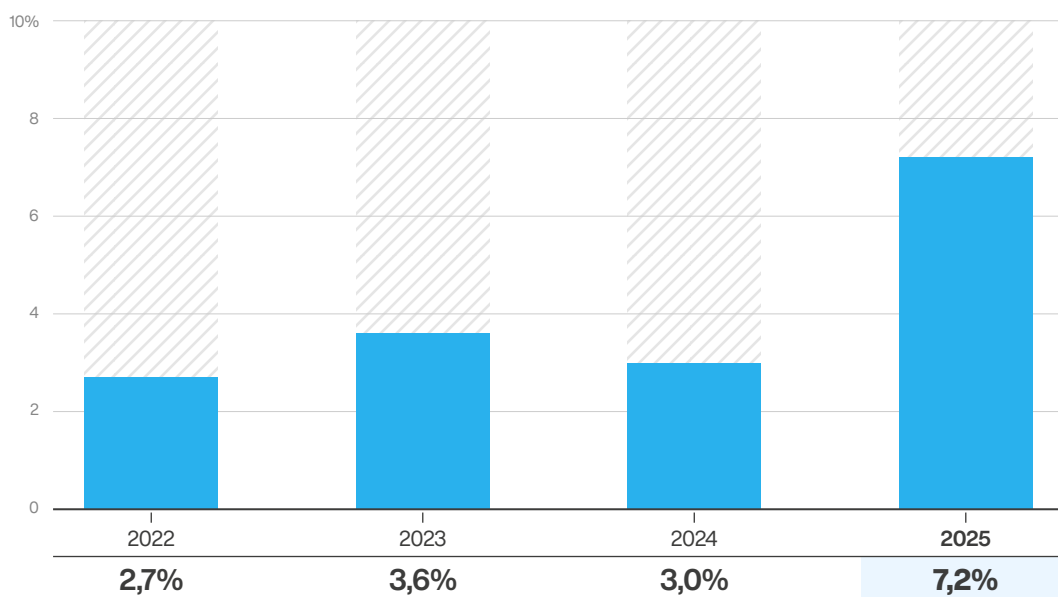
Rejestracje – pojazdy nowe | Samochody osobowe



W 2025 r. liczba rejestracji BEV nieprzerwanie wzrastała z miesiąca na miesiąc. Bardzo widoczny wpływ na ten trend miała rosnąca liczba wniosków składana w ramach programu „NaszEauto”. Zdecydowanie najlepszym miesiącem pod względem liczby rejestracji osobowych BEV okazał się grudzień – zarejestrowano wtedy 7685 takich pojazdów. Kolejne, najwyższe wyniki miały miejsce w listopadzie i październiku, zaś najniższą liczbę samochodów elektrycznych zarejestrowano w styczniu, lutym oraz marcu.

W pierwszej dziesiątce najpopularniejszych marek pod względem liczby rejestracji BEV znalazły się kolejno: Tesla, Audi, BMW, Mercedes-Benz, Citroën, Hyundai, Ford oraz Leapmotor. Zdecydowanie najwyższy wzrost sprzedaży odnotowały marki chińskie, na czele z Leapmotor, Geely i Omodą. Mimo spadku o 7 p.proc. udział marek premium utrzymał się na wysokim poziomie ponad 28%. W TOP 10 najczęściej rejestrowanych w 2025 r. modeli BEV uplasowały się Tesla Model Y, Tesla Model 3, BYD Dolphin Surf, Citroën C3, Leapmotor T03, Audi Q4 e-tron, Škoda Elroq, Ford Explorer, BMW X2 oraz Dacia Spring.

Udział rynkowy | Samochody osobowe



Podobnie jak liczba rejestracji również udział rynkowy osobowych BEV wzrastał nieprzerwanie przez niemal cały rok 2025 (za wyjątkiem lipca, gdy utrzymał się na poziomie 7,6%). W drugiej połowie roku udział BEV zwiększył się do ponad 9,1% względem udziału na poziomie niecałych 5% w pierwszej połowie. Zdecydowanie najwyższy udział odnotowano w grudniu – aż 11,3%.

Zawarcie

Porozumienia Sektorowego

URE, GDDKiA, PSNM oraz PTPIREE

Na KNM 2025, sfinalizowano wielomiesięczne prace nad Porozumieniem Sektorowym URE, GDDKiA, PTPIREE oraz PSNM. To potencjalnie przełomowy dokument dla branży e-mobility w Polsce – adresuje kluczowe wyzwania związane z przyłączaniem infrastruktury ładowania do sieci energetycznej

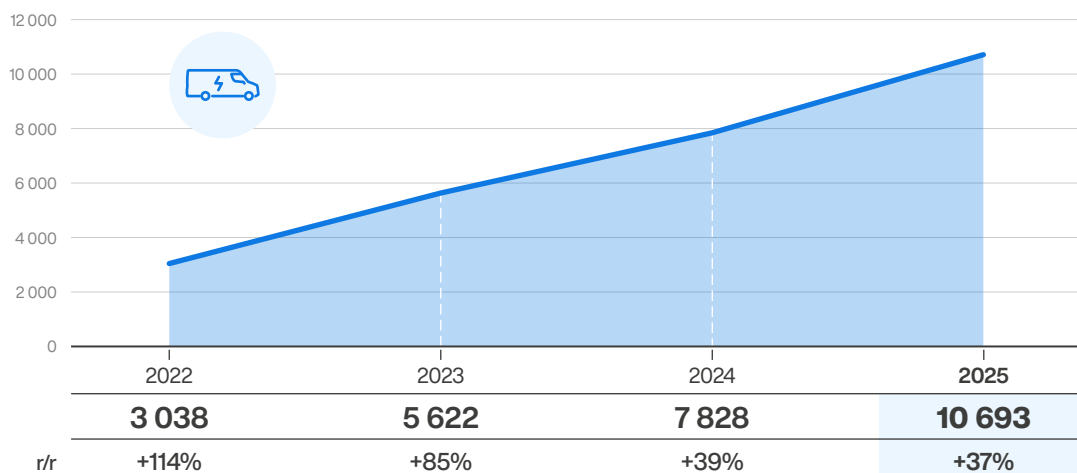


Urząd Regulacji
Energetyki



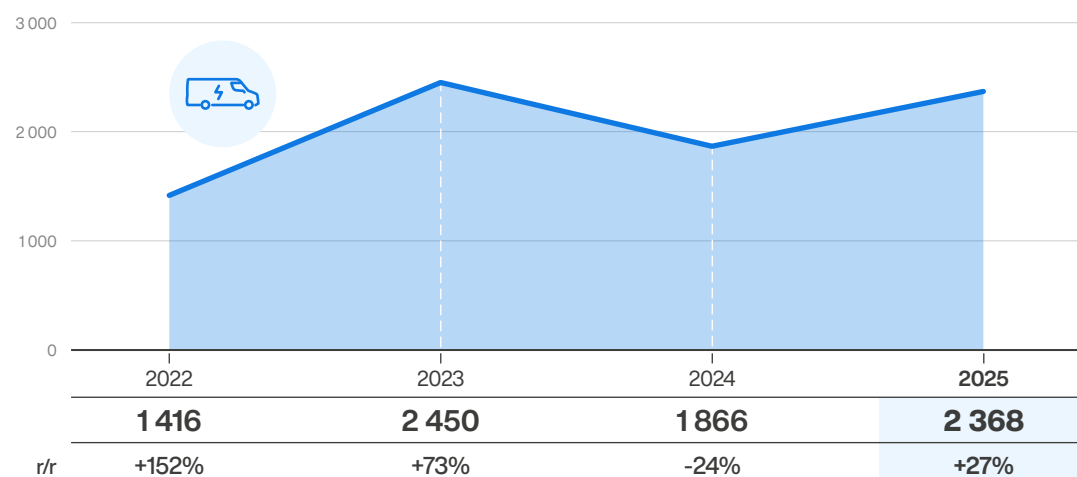
Samochody dostawcze

Flota | Samochody dostawcze



Również na polskim rynku samochodów dostawczych rok 2025 okazał się lepszy od poprzedniego, chociaż wyniki okazały się być o wiele mniej spektakularne niż w segmencie „elektryków” kategorii M1. Pod względem rozwoju floty elektrycznych „dostawczaków” Polska przekroczyła symboliczną barierę 10 tys. łącznie zarejestrowanych pojazdów (nastąpiło to w listopadzie).

Rejestracje – pojazdy nowe | Samochody dostawcze

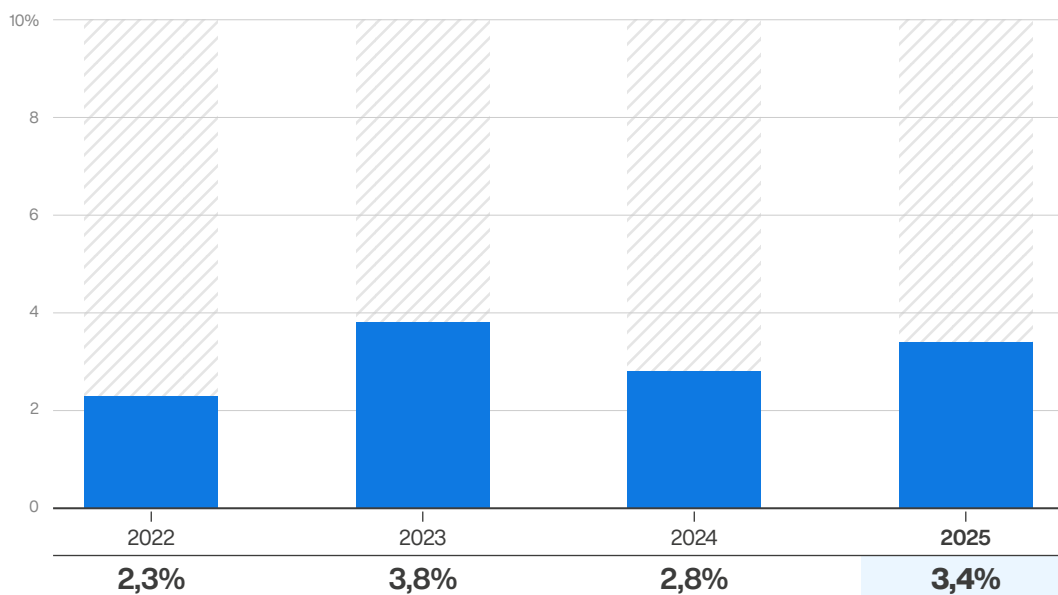


Po znacznym spadku rejestracji BEV kategorii N1 w 2024 r, rok 2025 zakończył się wzrostem o 27% r/r. Łączna liczba zarejestrowanych, nowych elektrycznych samochodów dostawczych okazała się jednak nieznacznie niższa względem rekordowego do tej pory roku 2023. To przede wszystkim konsekwencja początkowego wyłączenia kategorii N1 z dopłat z programu „NaszEauto”. Widać to wyraźnie w miesięcznych wynikach rejestracji. Dzięki rozszerzeniu zakresu wsparcia pod koniec października, w IV kwartale zarejestrowano zdecydowanie najwyższą liczbę elektrycznych „dostawczaków” – łącznie 1 059 szt., czyli prawie 45% wszystkich rejestracji z 2025 r.

Podobnie jak w segmencie zeroemisyjnych samochodów osobowych, również w przypadku BEV kategorii N1 zdecydowanie najlepszym miesiącem okazał się grudzień (496 szt.). Najniższą liczbę rejestracji odnotowano w lutym (96 szt. – był to najgorszy wynik od lipca 2022 r., czyli terminu uruchomienia programu „Mój elektryk”).

Najpopularniejszą marką na polskim rynku elektrycznych „dostawczaków” w 2025 r. była Toyota (z udziałem prawie 45%), która osiągnęła również najwyższy wzrost rejestracji (przekraczający 417% r/r). Kolejne miejsca zajęły Mercedes-Benz, Ford, Renault, Opel, BYD, Volkswagen, Fiat, Kia oraz Nissan.

Udział rynkowy | Samochody dostawcze



Wyniki rejestracji znalazły odzwierciedlenie w udziale rynkowym dostawczych „elektryków”. Osiągnął on poziom 3,4% a zatem był wyższy niż w roku 2024 r., ale nie przewyższył poziomu odnotowanego w roku 2023. To jak mógłby przyspieszyć rynek BEV kategorii N1 w 2025 r., gdyby program „NaszEauto” od początku uwzględniał tę kategorię pojazdów (i nie obniżono by jego budżetu), pokazują wyniki z IV kwartału, gdy średni udział elektrycznych samochodów dostawczych wyniósł ponad 4,9%.

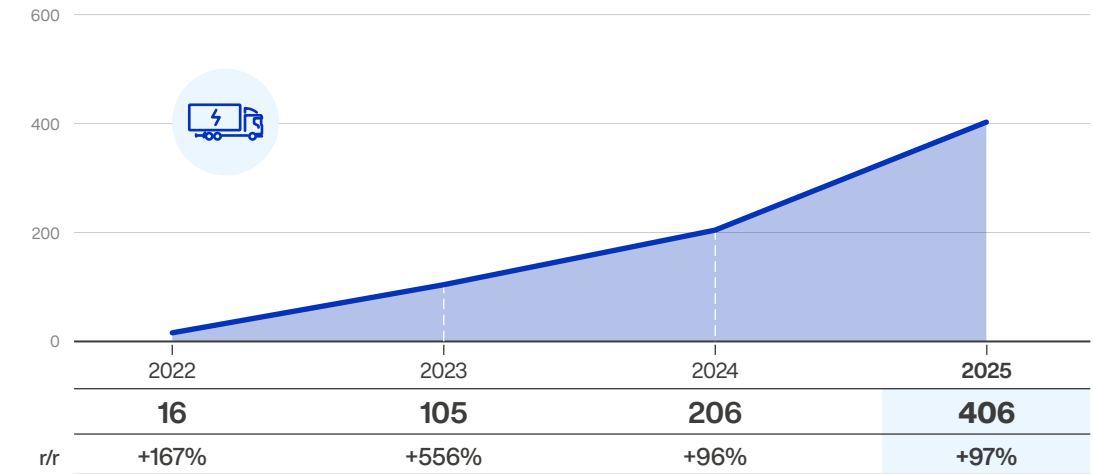
Inicjatywy na rzecz transformacji samorządów

Historyczne posiedzenie Komitetu Samorządowego PSNM, w którym wzięła udział rekordowa liczba ponad 20 prezydentów oraz wiceprezydentów polskich miast (oraz gość specjalny KNM 2025 Ydanis Rodriguez, Komisarz ds. Transportu Nowego Jorku), wypracowanie „Deklaracji na rzecz przyszłości polskich miast” czy kolejna edycja cyklu szkoleń dla samorządów „Nowa mobilność w praktyce”, w ramach którego przeszkolono łącznie ponad 3 tys. urzędników z niemal 50 miast w całej Polsce



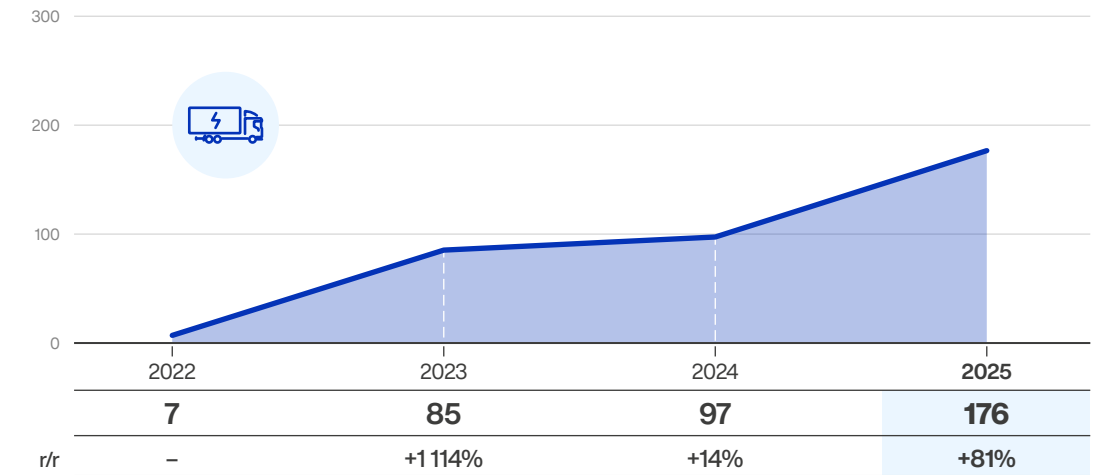
Samochody ciężarowe

Flota | Samochody ciężarowe



Rynek elektrycznych samochodów ciężarowych w Polsce od dawna pozostaje w początkowej fazie rozwoju i to nie zmieniło się również w 2025 r. mimo kolejnego, znacznego wzrostu rejestracji i zdublowania parku zeroemisyjnych ciężarówek względem roku 2024. Z ok. 900 tys. samochodów kategorii N2 oraz N3 jeżdżących po polskich drogach w napęd elektryczny wyposażonych jest zaledwie nieco ponad 400 pojazdów.

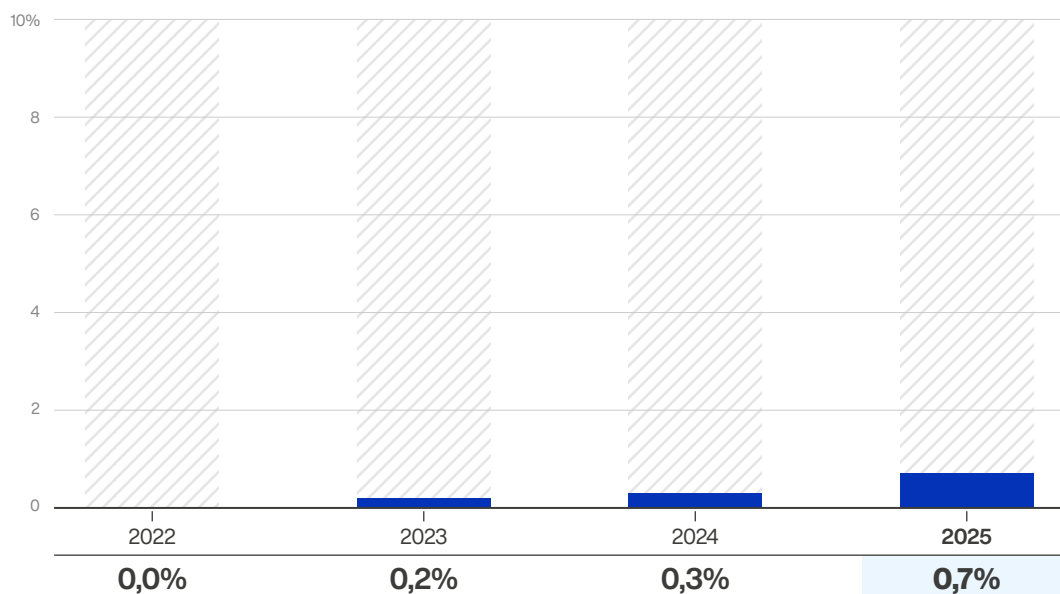
Rejestracje – pojazdy nowe | Samochody ciężarowe



Uruchomiony pod koniec maja program NFOŚiGW „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3” rozkręca się powoli i w 2025 r. nie przyniósł rynkowego przełomu w Polsce. Wynik rejestracji nowych, ciężarowych BEV był jednak do tej pory zdecydowanie najwyższy w historii polskiej elektromobilności. 176 zarejestrowanych sztuk to niemal tyle samo, ile przybyło w Polsce w latach 2023-2024 łącznie.

Wpływ nowego programu wsparcia jest zauważalny: w pierwszej połowie 2025 r. zarejestrowano 54 ciężarowe BEV – natomiast w połowie drugiej ponad dwa razy więcej (122 szt.). Podobnie jak w przypadku „elektryków” kategorii M1 oraz N1, również w segmencie elektrycznych ciężarówek najlepszy wynik został odnotowany w grudniu 2025 r. (35 szt.).

Udział rynkowy | Samochody ciężarowe



Najnowsze wydanie

Polish

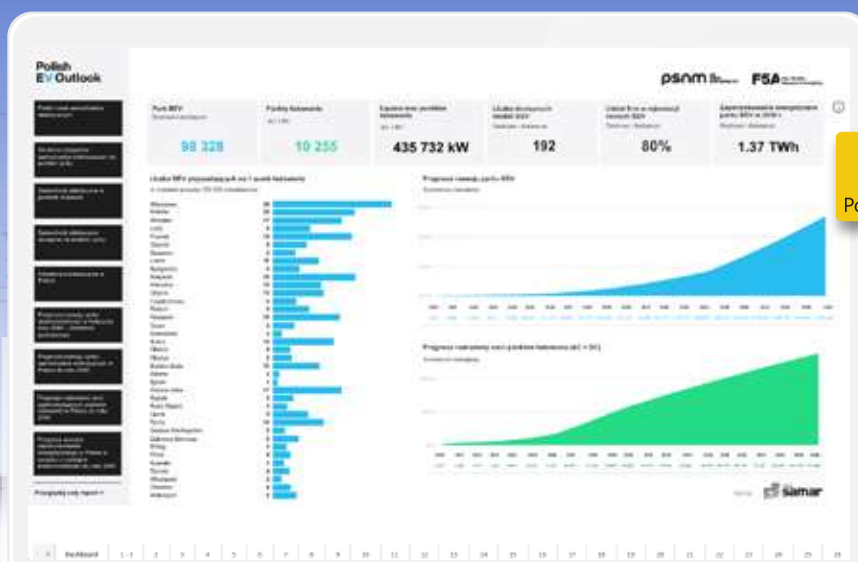
EV Outlook

w całości cyfrowej formie

Ostatnia edycja najbardziej kompleksowej analizy rynku nowej mobilności w Polsce zadebiutowała w pełni interaktywnej, opartej na Power BI odświeżonej, zapewniając zupełnie nowe możliwości porównywania i wizualizacji setek kategorii danych

psnm WE
DRIVE
NEW MOBILITY!

F5A New Mobility
Research & Consulting



3

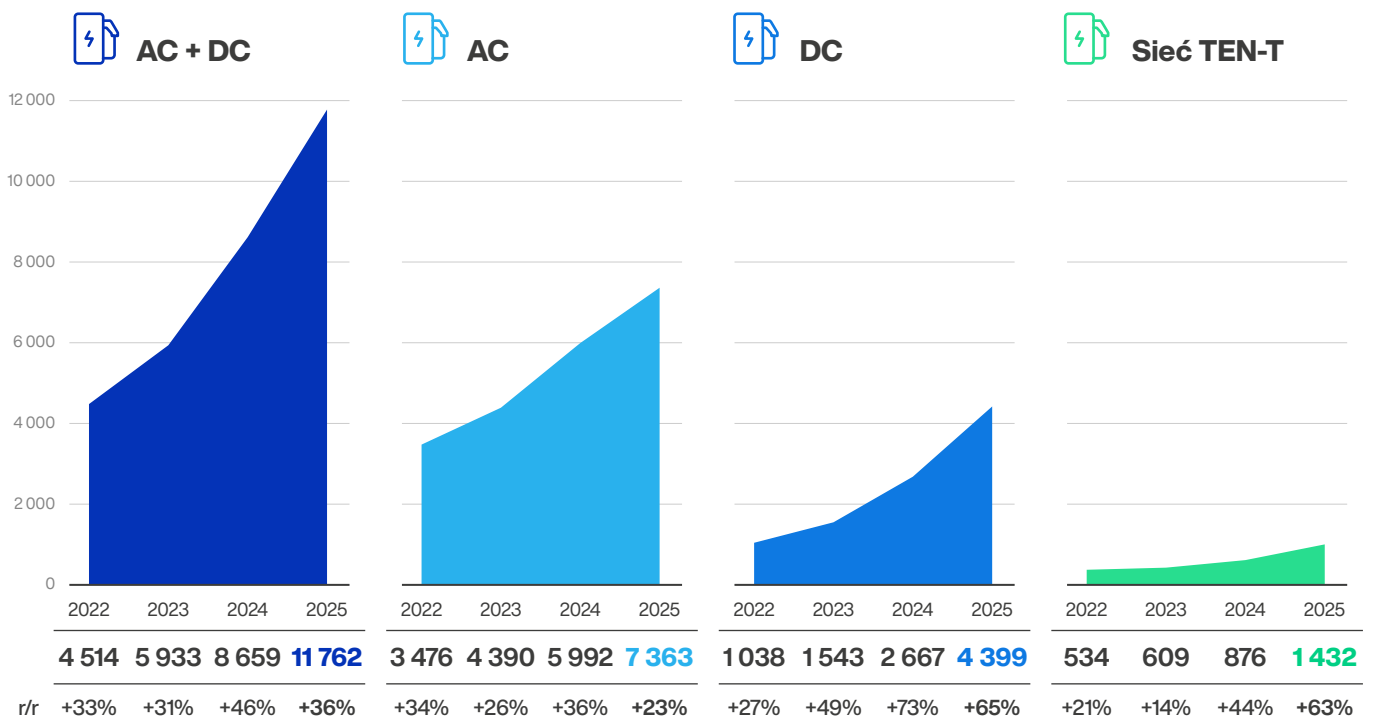
Ogólnodostępna infrastruktura ładowania

25

3

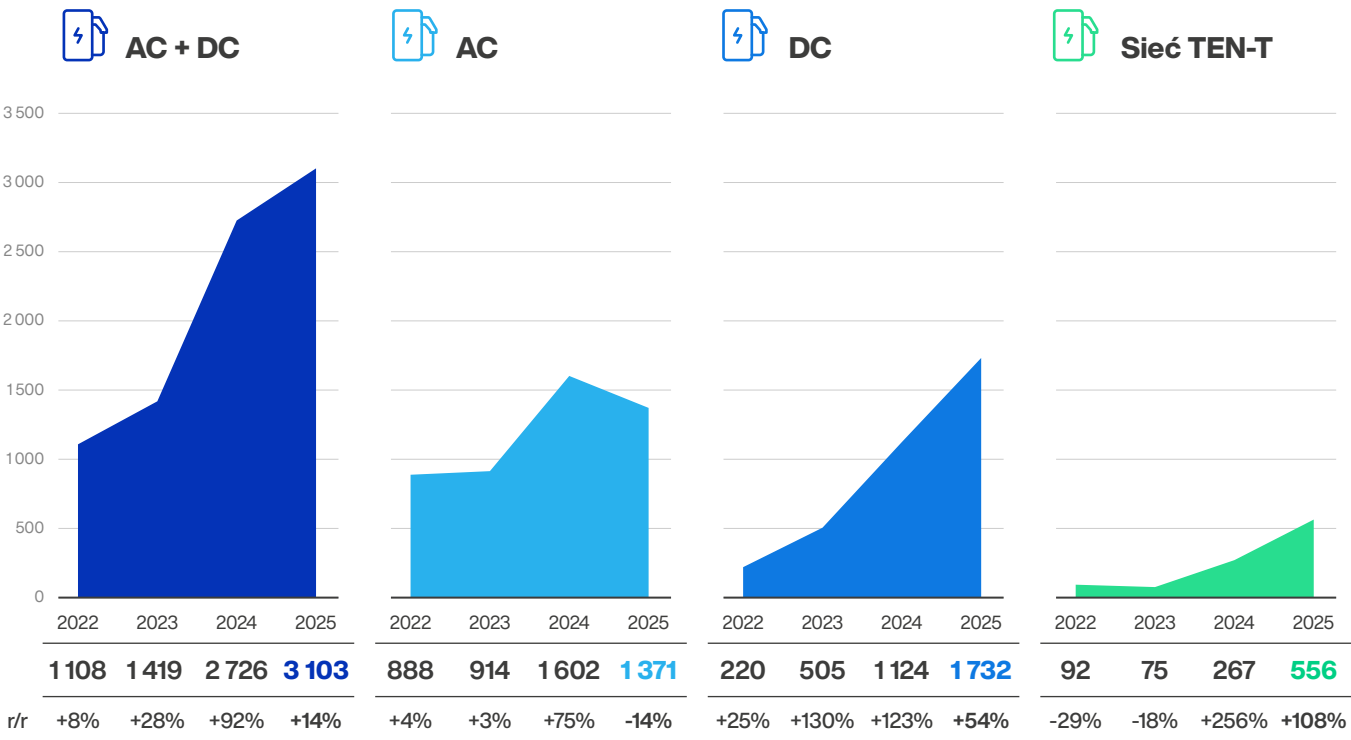
Ogólnodostępna infrastruktura ładowania

Sieć ogólnodostępnych punktów ładowania



W 2025 r. łączna liczba ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce powiększyła się o ponad 1/3 względem 2024 r., do poziomu 11 762 szt. Obserwowany od wielu lat trend polegający na szczególnie intensywnej rozbudowie infrastruktury ładowania prądem stałym sprawił, że przez 12 miesięcy udział punktów DC wzrósł z 31% do 37%. Realizacja zdecydowanej większości inwestycji w tym obszarze została jednak zainicjowana przed 2025 r. Znaczna część z nich została objęta wcześniej dofinansowaniem ze środków publicznych, w tym z wdrożonego jeszcze w 2021 r. programu „Wsparcie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury do tankowania wodoru”.

Nowo uruchomione punkty ładowania

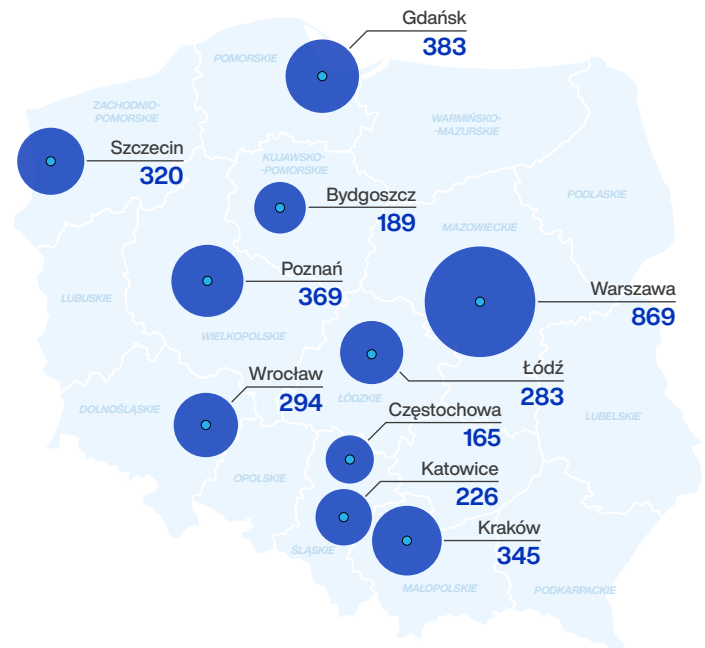


Podobnie jak w segmencie pojazdów elektrycznych, również w przypadku ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w roku 2025 odnotowano kilka rekordów. Operatorzy oddali do użytku najwyższą liczbę punktów ładowania w historii polskiej elektromobilności – ponad dwukrotnie większą niż w roku 2023. Rekordowa była również liczba nowo uruchomionych punktów DC (1732) – po raz pierwszy przewyższyła liczbę nowych punktów AC. Co istotne, szczególnie wyraźnie wzrosła liczba punktów ultraszybkich, o mocy przekraczającej 150 kW – z 502 na koniec grudnia 2024 r. do 1177.

Kolejny rekord został ustanowiony w przypadku kluczowej (m.in. pod kątem realizacji obowiązków wynikających z unijnego rozporządzenia AFIR) infrastruktury funkcjonującej wzdłuż sieci TEN-T. Liczba nowo uruchomionych w 2025 r. punktów ładowania w takich lokalizacjach (556) była ponad dwukrotnie większa niż rok wcześniej. Znacznie przyspieszyła również rozbudowa wielostanowiskowych hubów (rozumianych jako strefy, w których funkcjonują co najmniej 4 punkty ładowania o mocy przekraczającej 150 kW). Kierowcy samochodów elektrycznych w Polsce mają już do dyspozycji 95 hubów obejmujących łącznie 638 punktów. Dla porównania, pod koniec grudnia roku 2024 liczba takich lokalizacji nie przekraczała 30.

Miasta o najbardziej rozbudowanej infrastrukturze ładowania

TOP 10	Liczba punktów	Punkty uruchomione w 2025 r.
Warszawa	869	173
Gdańsk	383	57
Poznań	369	112
Kraków	345	95
Szczecin	320	42
Wrocław	294	89
Łódź	283	45
Katowice	226	24
Bydgoszcz	189	50
Częstochowa	165	17



Wśród miast o najbardziej rozbudowanej infrastrukturze ładowania pierwsze dwa miejsca utrzymały Warszawa oraz Gdańsk. Na trzecie miejsce awansował Poznań, w którym w 2025 r. uruchomiono 112 nowych punktów ładowania. Najwyższy przyrost ogólnodostępnej infrastruktury (o 173) miał miejsce w Warszawie. Wśród województw najbardziej rozbudowaną siecią punktów ładowania na koniec 2025 r. dysponowało mazowieckie (998), wyprzedzając śląskie (932) i wielkopolskie (593). Na przeciwnym końcu rankingu uplasowały się świętokrzyskie (97), podlaskie (155) oraz opolskie (165).

Najwięksi operatorzy

Punkty AC

GreenWay	13,5%
ORLEN Charge	12,8%
Elocity	9,8%
Eleport	6,7%
NOXO.	6,6%
Tauron	5,6%
Budimex	5,0%
EV+	4,8%
LIDL	3,2%
Enefit	2,2%

Punkty DC

GreenWay	21,7%
LIDL	16,8%
powerdot	13,8%
ORLEN Charge	8,6%
Kaufland	5,6%
Elocity	4,1%
Polenergia	1,9%
MOYA Energia	1,9%
Budimex	1,7%
Ionity	1,5%

W rankingu największych operatorów (pod względem liczby posiadanych punktów ładowania DC) na pierwszym miejscu w 2025 r. utrzymała się firma GreenWay Polska z niemal 22% udziałem. Do zmian doszło na kolejnych miejscach podium. ORELN Charge został wyprzedzony przez LIDL oraz powerdot. Trzej najwięksi operatorzy zarządzają ponad połową wszystkich ogólnodostępnych punktów ładowania w Polsce.

Nowe otwarcie dla zrównoważonego lotnictwa

Uruchomiona wspólnie z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT dedykowana ścieżka programowa KNM 2025 „Driving Sustainable Aviation”, rozszerzenie grona członków wspierających PSNM o kolejne podmioty z sektora lotniczego czy też opracowanie raportu merytorycznego w całości poświęconego przyszłości lotnictwa



4

Zmiany regulacyjne

25

4

Zmiany regulacyjne

Prawo polskie

Rok 2025 nie przyniósł wielu istotnych zmian w polskich przepisach prawnych regulujących obszar zrównoważonego transportu. Subiektywnie, za najbardziej istotną zmianę z perspektywy nabywców i użytkowników BEV można uznać zmianę Ustawy Prawo o ruchu drogowym, która doprowadziła do przedłużenia obowiązywania uprawnienia do poruszania się pojazdów elektrycznych po buspasach do dnia 31 grudnia 2027 r. W poprzednim stanie prawnym ten przywilej miał wygasnąć z końcem roku 2025.

Na gruncie prawa lokalnego warto wspomnieć o podjęciu w czerwcu 2025 r. nowej uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu. Na mocy nowych przepisów SCT objęła ok. 60% powierzchni miasta. Uchwała przewiduje m.in. wprowadzenie na okres 3 lat opłaty emisyjnej dla pojazdów niespełniających wymaganych norm. Strefa Czystego Transportu w Krakowie zaczęła obowiązywać od 1 stycznia 2026 r.

Kilkadzieśiąt posiedzeń Komitetów Merytorycznych PSNM

W 2025 r. dziesiątki przedstawicieli branży, administracji centralnej i samorządowej oraz pozostałych interesariuszy wzięło udział w łącznie 37 posiedzeniach komitetów merytorycznych PSNM opracowując rozwiązania przyspieszające rozwój sektora zrównoważonego transportu



Prawo Unii Europejskiej

W I połowie 2025 r. Unia Europejska zrewidowała rozporządzenie 2019/631 określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych. W konsekwencji zmian, w okresie 2025–2027 wprowadzono możliwość przekroczenia celu redukcji emisji dla samochodów osobowych i dostawczych w ciągu jednego lub dwóch lat i zrekompensowania tego przekroczenia poprzez nadwyżki rejestracji pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w innym roku (lub latach).

Wbrew niektórym, wcześniejszym predykcjom nowelizacja nie doprowadziła do istotnego obniżenia popytu na samochody elektryczne w Unii Europejskiej. W 2025 r. liczba rejestracji nowych, osobowych BEV w państwach członkowskich wzrosła o prawie 30% r/r.

Istotne propozycje zmian w unijnym prawie regulującym obszar zrównoważonego transportu, Komisja Europejska zaproponowała 16 grudnia 2025 r. w ramach inicjatywy **Automotive Package.**

Kluczowy jest tu projekt kolejnej nowelizacji rozporządzenia 2019/631 przewidujący kompromisowe rozwiązania w sprawie zmiany celu redukcji emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych od 2035 r. Zamiast redukcji emisji o 100%, producenci mieliby zostać zobowiązani do ograniczenia emisji o 90%. Stanowiłoby to złagodzenie przepisów przyjętych w ramach pakietu „Fit for 55”. W praktyce oznacza to odejście od wyznaczonego obecnie końca rejestracji nowych osobowych i dostawczych samochodów z silnikami spalinowymi do 2035 r.

Projekt nowelizacji rozporządzenia 2019/631

W porównaniu do 2021 r. średni roczny poziom emisji CO₂ unijnego parku pojazdów powinien zostać zredukowany:

Samochody	2025–2029	2030–2034	Od 2035
 Osobowe	o 15%	o 55%	o 90% <i>zamiast 100%</i>
 Dostawcze	o 15%	o 40% <i>zamiast 50%</i>	o 90% <i>zamiast 100%</i>

Obok zmian regulacji odnoszących się do 2035 r., propozycja Komisji przewiduje również nieznaczną modyfikację celów wyznaczonych na rok 2030 dla pojazdów dostawczych (40% zamiast obecnych 50% redukcji). Wysokość celów pośrednich dla samochodów osobowych (redukcja o 55%) pozostanie niezmienną, ale modyfikacji ulegnie sposób ich realizacji – pod uwagę ma być brana średnia z kolejnych trzech lat, analogicznie do rozwiązania przyjętego dla okresu 2025–2027. Automotive Package obejmuje ponadto m.in. projekt zmian rozporządzenia 2019/1242, wprowadzający nowy sposób obliczania jednostek emisji dla pojazdów ciężkich za okresy sprawozdawcze w latach 2025–2029.

Kolejnym elementem pakietu jest projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie czystych pojazdów służbowych. Zakłada on wdrożenie wymogu co do minimalnego udziału osobowych i dostawczych pojazdów nisko- i zeroemisyjnych użytkowanych przez duże jednostki przekraczające co najmniej dwa z trzech następujących kryteriów:

→ Suma bilansowa	25 000 000 EUR
→ Przychody netto ze sprzedaży	50 000 000 EUR
→ Średnia liczba zatrudnionych w roku obrotowym	250

Wymagany udział osobowych i dostawczych pojazdów zeroemisyjnych użytkowanych przez duże przedsiębiorstwa ma się różnić w zależności od państwa członkowskiego. W roku 2030 ma wynosić od 17% (Bułgaria) do 100% (Irlandia oraz Luksemburg). Wymogi dla Polski określono na poziomie 24% (2030 r.) oraz 45% (rok 2035).

W dalszej kolejności projekty aktów prawnych ogłoszonych w ramach Automotive Package staną się przedmiotem trilogu pomiędzy Komisją, Parlamentem Europejskim oraz Radą UE. Ostateczny kształt nowych przepisów powinniśmy poznać w 2026 r. Warto jednak zaznaczyć, że w obecnym brzmieniu ogłoszone zmiany nie oznaczają odejścia Unii Europejskiej od polityki zdecydowanego wspierania elektromobilności na poziomie legislacyjnym.

Nowa Mobilność

Studia poddyplomowe

W 2025 zakończyła się już 3. edycja studiów poddyplomowych „Nowa Mobilność” realizowanych przez Wydział Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej oraz PSNM. Kierunek ukończyło już łącznie niemal 100 absolwentów. Cały czas rozbudowywany program studiów współtworzy ponad 60 praktyków branży nowej mobilności



5

System wsparcia finansowego elektromobilności

25

5

System wsparcia finansowego elektromobilności

W 2025 r. polska administracja centralna przeznaczyła rekordową do tej pory sumę środków przeznaczonych na dofinansowanie rozwoju zrównoważonego transportu – łącznie ponad 7 mld zł. W lutym NFOŚiGW uruchomił nabór w ramach programu „NaszEauto”. Mimo niedoskonałości nowego instrumentu wsparcia (przejawiającej się przede wszystkim wykluczeniu z dofinansowania spółek handlowych oraz jednostek samorządu terytorialnego, jak również początkowym nieobjęciem dotacjami elektrycznych samochodów dostawczych) program cieszył się bardzo dużym zainteresowaniem Polaków – doprowadził do rekordowych wyników rejestracji BEV kategorii M1 oraz – po zmianach wprowadzonych w październiku – zdecydowanego podwyższenia popytu na elektryczne samochody dostawcze w IV kwartale 2025.

Program „NaszEauto” przewidujący dofinansowanie nabycia elektrycznych samochodów osobowych (M1 oraz M2) i dostawczych (N1)

1,18 mld zł

Pierwotny budżet w wysokości 1,61 mld zł, obniżony do 1,18 mld zł, w całości finansowany ze środków KPO

3/02/2025

Nabór rozpoczęty 3 lutego 2025 r.

30 tys.

Do 31 grudnia 2025 r. w ramach programu zarezerwowano niemal 80% budżetu i złożono prawie 30 tys. wniosków

Pod koniec marca 2025 r. NFOŚiGW rozpoczął nabory w ramach dwóch programów wsparcia rozbudowy infrastruktury ładowania. Celem wdrożenia obu instrumentów było w szczególności przyspieszenie realizacji obowiązków wynikających z unijnego rozporządzenia AFIR.

Program „Wsparcie budowy lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego” został adresowany do przedsiębiorców, jest realizowany w trybie konkursowym i przewiduje dopłaty do budowy stacji ładowania zlokalizowanych wzdłuż sieci bazowej TEN-T oraz centrach logistycznych. Natomiast beneficjentami programu „Budowa/rozbudowa sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy” mogą zostać Operatorzy Sytemu Dystrybucyjnego. Program adresuje jedno z kluczowych wyzwań sektora elektromobilności w Polsce, czyli konieczność ponoszenia bardzo wysokich kosztów związanych z budową przyłączy elektroenergetycznych zasilających infrastrukturę ładowania w lokalizacjach tranzytowych, w szczególności na MOPach.

Oba programy cieszą się bardzo dużą popularnością potencjalnych beneficjentów. W pierwszych, uruchomionych w 2025 r. naborach złożono wnioski łącznie opiewające na kwoty przekraczające wysokość alokacji. Z perspektywy branży infrastrukturalnej na obecnym etapie kluczowe jest odpowiednie szybkie procedowanie przedłożonych do tej pory wniosków przez NFOŚiGW, uruchomienie kolejnych naborów w możliwie bliskim terminie oraz optymalna koordynacja obu programów.

Program „Wsparcie budowy lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego”

2 mld zł

Budżet w wysokości 2 mld zł, finansowany ze środków Funduszu Modernizacyjnego

31/08/2025

Pierwszy nabór z budżetem 1 mld zł rozpoczęty 31 marca 2025 r. i zakończony 31 sierpnia 2025 r.

350

W ramach pierwszego naboru złożono ponad 350 wniosków na łączną kwotę ponad 2 mld zł

Program „Budowa/rozbudowa sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy”

2 mld zł

Budżet w wysokości 2 mld zł, finansowany ze środków Funduszu Modernizacyjnego

17/07/2025

Pierwszy nabór z budżetem 1 mld zł rozpoczęty 31 marca 2025 r. i zakończony 17 lipca 2025 r. z uwagi na przekroczenie dostępnej alokacji (złożono wnioski na kwotę ok. 1,3 mld zł)

W ostatniej kolejności w 2025 r. uruchomiono nabór w ramach programu „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3”. Dysponuje on budżetem 2 mld zł przeznaczonym na dofinansowanie nabywców elektrycznych pojazdów ciężkich. Z uwagi na specyfikę rynku zeroemisyjnych pojazdów ciężkich (w szczególności różnice cenowe względem samochodów spalinowych, znacznie wyższe niż w przypadku pojazdów kategorii M1 oraz N1) zainteresowanie programem ze strony potencjalnych beneficjentów w 2025 r. było dość ograniczone. Wynika to również z kwestii proceduralnych – wyzwaniem stanowi m.in. wymóg uiszczenia z góry całej, często bardzo wysokiej opłaty wstępnej (która jest następnie refundowana) w przypadku leasingu. Mimo tych trudności program przyniósł już konkretne, pozytywne skutki rynkowe – w 2025 r. liczba nowych rejestracji eHDV była najwyższa w historii polskiej elektromobilności.

Program „Wsparcie zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3” przewidujący dofinansowanie nabycia elektrycznych samochodów ciężarowych

2 mld zł

Budżet w wysokości 2 mld zł,
finansowany ze środków Funduszu
Modernizacyjnego

30/05/2025

Nabór rozpoczęty 30 maja 2025 r.

Dziesiątki propozycji zmian legislacyjnych

Reprezentując branżę nowej mobilności PSNM w 2025 r. opracowało propozycje zmian do ok. 20 aktów prawnych i regulaminów programów wsparcia. Wiele naszych postulatów – jak np. przedłużenie prawa jazdy po buspasach czy też optymalizacja programu „NaszEauto” – zostało uwzględnionych przez administrację publiczną



WYDAWCA

Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności (PSNM)

psnm.org

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Jan Wiśniewski

Łukasz Witkowski

Dyrektor Operacyjny PSNM

WSPÓŁPRACA

F5A New Mobility Research and Consulting

F5A New Mobility
Research & Consulting

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD

Magda Furmanek

Wszelkie prawa zastrzeżone

Warszawa, 2026

psnm | 10^{LAT!}

psnm.org