



**Uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (UC74)**

Lp.	Jednostka redakcyjna projektu, której uwaga dotyczy/ pkt Uzasadnienia/ pkt OSR	Organ/Podmiot zgłaszający	Uwaga/ Propozycja zmian z uzasadnieniem
1.	art. 37g. ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym	ORLEN S.A.	<p>dodanie punktu 5:</p> <p><i>Od opłat za przejazd autostradą są zwolnione: [...]</i></p> <p>5) <u>pojazd o masie powyżej 7,5 tony, zasilane wyłącznie skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym skroplonym biometanem, lub sprężonym gazem ziemnym (CNG), w tym sprężonym biometanem, które posiadają fabrycznie założoną instalację LNG lub CNG oraz spełniają normę emisji spalin Euro VI</u></p> <p>Wprowadzenie zwolnienia z opłat drogowych dla pojazdów o masie powyżej 7,5 tony, zasilanych wyłącznie skroplonym gazem ziemnym (LNG) lub gazem ziemnym sprężonym (CNG), w tym pochodzących z biometanu, stanowi istotny krok w kierunku promowania ekologicznych rozwiązań w transporcie ciężkim w Polsce. W kontekście braku szerego dostępnych samochodów ciężarowych czy autobusów napędzanych energią elektryczną lub wodorem, takie rozwiązanie może przyczynić się do zmniejszenia emisji szkodliwych substancji generowanych przez transport drogowy.</p> <p>Polska, posiadająca jedną z największych flot transportowych w Europie, stoi przed wyzwaniem ograniczenia emisji CO2 oraz poprawy jakości powietrza. Transport ciężarowy, będący kluczowym elementem polskiej gospodarki, generuje znaczną część emisji spalin. Wprowadzenie preferencyjnych warunków dla pojazdów, wyposażonych fabrycznie w instalacje LNG lub CNG, może być skutecznym narzędziem wspierającym proces transformacji ekologicznej w tej branży.</p>

AM

		<p>Proponowane zwolnienie motywuje przedsiębiorców transportowych do inwestowania w bardziej ekologiczne pojazdy, które są obecnie najbardziej dostępną alternatywą wobec tradycyjnych ciężarówek napędzanych silnikami Diesla. Skroplony i sprężony gaz ziemny to paliwa emitujące znacznie mniej szkodliwych substancji, takich jak tlenki azotu (NOx), cząstki stałe czy dwutlenek węgla (CO2). Ponadto, gaz ziemny pochodzący ze źródeł odnawialnych, czyli biometan, odgrywa znaczącą rolę w dekarbonizacji transportu. Tankowanie pojazdów paliwem złożonym w całości lub w części z biometanu pozwala na realizację obowiązku nałożonego na Państwa Członkowskie UE w zakresie udziału energii odnawialnej w transporcie. W Polsce odpowiednikiem tego celu jest Narodowy Cel Wskaźnikowy, który realizowany jest przez dostawców paliw. W praktyce, aby móc zrealizować ten cel przy udziale biometanu (zamiennika kopalnego LNG lub CNG), musi nastąpić jego sprzedaż na stacji paliw lub wykorzystanie na potrzeby własne. W związku z tym potrzebny jest rynek zbytu bioLNG i bioCNG, a zatem musi istnieć popyt na te paliwa. BioLNG trafia głównie do transportu ciężkiego dalekobieżnego, natomiast bioCNG może być wykorzystywane w różnych rodzajach pojazdów, ze szczególnym uwzględnieniem autobusów miejskich i usług komunalnych. Popyt na paliwa jest tym większy, im więcej zachęt w prawie znajdują użytkownicy pojazdów. Propozycja zmierza zatem w kierunku uprzywilejowania takich pojazdów, które są napędzane gazem ziemnym, w tym pochodzącym z biometanu.</p> <p>Podsumowując, zmiana ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym przyczyni się do popularyzacji bardziej ekologicznych rozwiązań w transporcie ciężkim. W obliczu braku elektrycznych i wodorowych ciężarówek na rynku, promocja pojazdów zasilanych gazem ziemnym stanowi realną i dostępną alternatywę, która może znacząco wpłynąć na poprawę stanu środowiska w Polsce.</p>
--	--	--

Dyrektor  
Biurowy Regulacji Produktów Naftowych  
*Aleksandra Karpińska*  
Aleksandra Karpińska

AK.