

Warszawa, 11.09.2023

Komisja Unii Europejskiej

Sz.P. Łukasz Lisicki

Uzyskaliśmy niedawno informację o planowanych zmianach w prawie dotyczących zwolnień z opłat drogowych MAUT dla niektórych pojazdów.

Według naszej wiedzy pojazdy zasilane paliwem gazowym LNG mają zostać zobligowane do pełnej opłaty MAUT, niezależnie od tego, czy jest to kopalny LNG, czy zeroemisyjny bioLNG.

Jako organizacja pracodawców z branży LNG i bioLNG jesteśmy bardzo zaniepokojeni tą informacją, gdyż może ona stać się przyczyną zahamowania rozwoju rynku transportowego LNG, ale przede wszystkim zahamowania rozwoju rynku bioLNG.

Przewoźnicy już od wielu lat mieli świadomość, że zwolnienia z MAUT dla pojazdów zasilanych LNG zakończą się z końcem roku 2023. Pamiętając jednak o intencjach jakie przyświecały niemieckiemu rządowi podczas wprowadzania zwolnień dla pojazdów gazowych inwestowali w rozwój swoich flot gazowych z myślą o zasilaniu ich bioLNG w przyszłości.

Celem zwolnienia było rozwinięcie rynku pojazdów nisko i zeroemisyjnych. Rzeczywiście decyzja ta spowodowała dynamiczny rozwój rynku pojazdów zasilanych LNG, które co do zasady mogą również być zasilane bioLNG. W Niemczech jest kilkanaście tysięcy pojazdów ciężarowych zasilanych LNG. W pozostałych krajach europejskich również zaobserwowano dynamiczny rozwój tego segmentu pojazdów. Jednocześnie z rosnącą ilością pojazdów rozwijała się również sieć stacji tankowania LNG według danych organizacji G Mobility (dawniej NGVA) na terenie Niemiec funkcjonuje 171 stacji tankowania LNG, co czyni z Niemiec lidera tego rynku.

Należy nadmienić, że to właśnie korzyści z obniżonego MAUT były głównym czynnikiem wzrostu tego rynku, tworząc tysiące miejsc pracy i przyczyniając się do realizacji celów wskaźnikowych określonych w dyrektywie REDII.

Ten dynamiczny rozwój związany był również z faktem możliwości bezpośredniego zastąpienia kopalnego LNG przez bioLNG a więc skroplony biometan.

Inwestorzy zarówno w branży transportowej jak i dystrybucji paliw byli przekonani, że pomimo planowanej likwidacji MAUT dla LNG, nadal pozostaną preferencje dla paliwa niskoemisyjnego jakim jest bioLNG.

Rzeczywiście w planowanych zmianach prawa wskazano, że pojazdy niskoemisyjne mają być zwolnione z MAUT. Mają to jednak być jedynie pojazdy elektryczne oraz zasilane wodorem, natomiast bioLNG

zostało potraktowane dokładnie tak samo jak paliwa kopalne, choć na dzień dzisiejszy jest najbardziej rozwiniętą technologią transportu zeroemisyjnego.

Zwracamy się do Komisji Uni Europejskiej o przemyślenie swojej decyzji o wyłączeniu ulgi w MAUT dla pojazdów zasilanych bioLNG i włączenie takich pojazdów do grupy pojazdów zwolnionych z tej opłaty.

Ma to swoje głębokie uzasadnienie z punktu widzenia zarówno biznesowego, jak i z punktu widzenia ochrony klimatu.

Paliwo bioLNG jest to skroplony biometan pochodzący z fermentacji beztlenowej materii organicznej. Emisyjność tego paliwa co do zasady jest zerowa a przy zastosowaniu niektórych substratów może również przyjmować wartości ujemne. Tak więc w niektórych przypadkach pojazd może netto redukować emisje gazów cieplarnianych w trakcie poruszania się.

Jednocześnie technologia zasilania pojazdów ciężarowych bioLNG jest już doskonale opanowana i zdecydowanie tańsza niż konkurencyjne technologie oparte na wodorze, czy też energii elektrycznej.

Pojazdy zasilane bioLNG posiadają takie same właściwości jezdne i taki sam udźwig jak pojazdy zasilane dieslem. Powoduje to, że rzeczywiście są konkurencją dla tradycyjnych ciągników będąc przy tym również porównywalne cenowo.

Technologie elektryczna i wodorowa, które ze zwolnienia z MAUT mają korzystać, są to wciąż technologie w fazie rozwojowej, nie mogące konkurować w obszarze funkcjonalności z tradycyjnym transportem z uwagi na znacznie mniejsze zasięgi i udźwig.

Ważną kwestią jest również sposób obliczania emisyjności pojazdów elektrycznych i wodorowych. Pojazdy te faktycznie nie emitują gazów cieplarnianych z rury wydechowej, jednak ich emisyjność w całym łańcuchu wartości jest znacznie wyższa niż się powszechnie sądzi. Na przykład pojazdy elektryczne zasilane z sieci mają emisyjność taką jak energia elektryczna z tej sieci a charakteryzują się mniejszą ładownością oraz zasięgiem, co powoduje, że emisje liczone na jednostkę ładunku są porównywalne, lub nawet wyższe niż emisje z pojazdów zasilanych nawet kopalnym LNG, nie mówiąc już o bioLNG.

Mając na uwadze przytoczone argumenty postulujemy, aby Rząd Niemiec przemyślał jeszcze raz decyzję na temat tego, które technologie zasilania pojazdów ciężkich powinny cieszyć się zwolnieniem z MAUT.

Postulujemy, aby tym zwolnieniem objąć również pojazdy zasilane bioLNG, co przyczyni się zarówno do ochrony klimatu, ale również do rozwoju rynku biometanu i niskoemisyjnego transportu. Ułatwi to również realizację celów wskaźnikowych określonych w REDII w zakresie udziału biokomponentów w paliwach, oraz redukcji emisji CO2 w transporcie.

Liczymy na pozytywny odzew na nasz apel.

Z wyrazami szacunku,

Prezes Polskiej Platformy LNG i bioLNG

Adam Niklewski

Polska Platforma LNG i bioLNG
ul. Twarda 18
00-105 Warszawa, Polska
NIP: 5862320797

Prezes Transport Logistyka Polska

Maciej Wroński

 **Związek Pracodawców**
"Transport i Logistyka Polska"
ul. Marszałkowska 111
00-102 Warszawa
NIP 7010437765, REGON 147400599, KRS 0000521362
nr konta: 84 1020 1127 0000 1202 0239 7495