



Minister Energii

BM-WPR.0510.147.2026.KK

Warszawa, 2026-06-20

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji postanki Lidii Czechak o numerze 16433 w sprawie kierowców korzystających z autogazu LPG, poniżej przedstawiam odpowiedź przygotowaną w porozumieniu z Ministrem Infrastruktury.

Ministerstwo Energii prowadziło analizy dotyczące roli poszczególnych paliw w transformacji energetycznej sektora transportu, m.in. w ramach prac nad Krajowym Planem w dziedzinie Energii i Klimatu do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. (KPEiK). Dokument ten stanowi podstawowe narzędzie planistyczne w zakresie polityki energetyczno-klimatycznej państwa i obejmuje cały sektor transportu, zarówno w odniesieniu do redukcji emisji, jak i struktury zużycia energii. Zgodnie z nim głównym kierunkiem transformacji transportu w Polsce jest stopniowa elektryfikacja oraz wzrost udziału odnawialnych źródeł energii, co znalazło odzwierciedlenie w prognozowanym wzroście udziału OZE w transporcie do 16,5–17,8% w 2030 r. oraz dalszym wzroście w perspektywie 2040 r. W tym ujęciu autogaz (LPG) był analizowany jako paliwo obecnie funkcjonujące w istniejącym parku pojazdów, natomiast nie został wskazany jako technologia docelowa transformacji. Wynika to z kilku przesłanek. Po pierwsze, LPG – mimo niższej emisyjności w porównaniu do benzyny czy oleju napędowego – wciąż pozostaje paliwem kopalnym. Po drugie, polityka państwa zakłada kierowanie mechanizmów wsparcia przede wszystkim na technologie prowadzące do trwałej redukcji emisji, takie jak elektromobilność, transport zbiorowy czy paliwa odnawialne. Dodatkowo wskazuję, że LPG wykorzystywane do celów grzewczych gospodarstw domowych jest obciążone niższymi podatkami niż autogaz, co oznacza, że system podatkowy różnicuje zastosowania tego paliwa w sposób odzwierciedlający ich wpływ na politykę energetyczną. Obecnie nie identyfikuje się potrzeby realizowania dedykowanych kampanii informacyjnych lub edukacyjnych promujących autogaz jako rozwiązanie przejściowe. Działania informacyjne finansowane ze środków publicznych koncentrują się na elektromobilności, efektywności energetycznej oraz odnawialnych źródłach energii, co wynika wprost z priorytetów zawartych w strategicznych dokumentach, m.in. KPEiK.

Zgodnie z informacją zawartą w raporcie Głównego Urzędu Statystycznego pn. Transport – Wyniki Działalności (za lata 2019 – 2024) – tablica 20 (53 lub 54), zarejestrowane pojazdy o napędzie spalinowym, zasilane LPG stanowiły ok. 13% wszystkich zarejestrowanych pojazdów samochodowych w Polsce. Dane za rok 2025 nie zostały jeszcze opublikowane.

Pobór opłat drogowych na obszarze UE regulują przepisy dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe. Dyrektywa ma w szczególności zastosowanie do opłat za przejazd, nakładanych na pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów, które są przeznaczone lub wykorzystywane do drogowego przewozu towarów i których maksymalna dopuszczalna masa całkowita wynosi ponad 3,5 tony (art. 1 akapit pierwszy i art. 2 lit. d dyrektywy).

LPG jest jednym z paliw alternatywnych, które pozwala zakwalifikować ciężkie pojazdy drogowe (ciężarówki kat. N2, N3 i autobusy kat. M3 klasy I i klasy A) do grupy tzw. ekologicznie czystych pojazdów – objętych wymaganiami zapewnienia minimalnych poziomów docelowych udziału takich pojazdów (kat. M i kat. N) w zamówieniach publicznych o wartości równej lub przekraczającej progi unijne na dostawy pojazdów oraz wybrane usługi o charakterze transportowym – na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej¹. Możliwość kwalifikacji LPG została ustalona do końca 2030 roku, ale jeżeli po przeglądzie dyrektywy do końca 2027 roku Komisja nie zmieni zasad kwalifikacji na okres po 2030 r., to w dalszym ciągu zastosowanie będą miały dotychczasowe zasady.

Aby wesprzeć zamawiających w realizacji obowiązków wynikających z dyrektywy 2009/33/WE, Ministerstwo Infrastruktury prowadzi od 2021 roku dedykowaną zakładkę internetową CZYSTE POJAZDY². Stanowi ona centralny punkt informacyjny, oferując zamawiającym niezbędne wytyczne i wyjaśnienia dotyczące ww. obowiązków. Ministerstwo Infrastruktury dotychczas przeprowadziło 12 spotkań informacyjnych tzw. webinarium, których celem było zidentyfikowanie niejasności i wątpliwości związanych z obowiązkami wynikającymi z dyrektywy 2009/33/WE, jak też udzielanie stosownych wyjaśnień i odpowiedzi.

Co prawda, w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, w art. 2 pkt 4 lit. c paliwo LPG zostało wymienione pośród listy „nieodnawialnych paliw alternatywnych i paliw kopalnych stosowanych na etapie przejściowym” w procesie transformacji dekarbonizacyjnej transportu, ale wyraźnie zaznaczono, że pojazdy napędzane gazem płynnym - LPG (a także sprężonym gazem ziemnym - CNG) będą stopniowo zastępowane bezemisyjnymi mechanizmami napędowymi. Uznano także, że dla LPG i CNG istnieje już w Unii wystarczająca infrastruktura i nie występuje potrzeba wypełnienia luk w głównych sieciach, natomiast potrzebna jest jedynie ograniczona ukierunkowana polityka na rzecz wdrażania infrastruktury skroplonego metanu - LNG, w ramach której można również dostarczać paliwa zdekarbonizowane. Tym samym na poziomie unijnym, a w ślad za tym na poziomie krajowym, nie przewiduje się rozwijania potencjału w zakresie napędów LPG, lecz jedynie utrzymanie go na etapie przejściowym.

W przyjętym przez Rząd w 2025 r. dokumencie „Krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury”³ zapisano, że „LPG z czasem może być zastępowane przez bioLPG, który może być stosowany w tych samych pojazdach co gaz petrochemiczny i może stanowić efektywne rozwiązanie w procesie dekarbonizacji sektora transportowego. Z uwagi na wykorzystanie do jego produkcji bioodpadów i energii z OZE, bioLPG charakteryzuje się niższą emisyjnością CO₂ (14,7 geqCO₂/MJ) w stosunku do LPG (73,6 geqCO₂/MJ). Redukcja emisji względem kopalnego LPG jest szacowana na ok. 80 – 90%”. Jednakże dokument ten nie wymienia żadnych planowanych działań w odniesieniu do LPG.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>

² <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/czyste-pojazdy>

³ Uchwała Nr 149 Rady Ministrów z dnia 28 października 2025 r. w sprawie Krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury. Monitor Polski z 30 października 2025 r. poz. 1128.

Z wyrazami szacunku
z upoważnienia Ministra

Konrad Wojnarowski
Podsekretarz stanu
2026-06-20

Do wiadomości:

1. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
2. Ministerstwo Infrastruktury