**Tąpnięcie na rynku ciężarówek LNG (NOWE DANE REJESTRACJI)**

* **Zaledwie 330 ciężarówek zasilanych gazem LNG zarejestrowano w Polsce w I półroczu 2022 r.**
* **Tymczasem w drugiej połowie roku 2021 r. zarejestrowano aż 752, a w całym ubiegłym roku 1 401 takich pojazdów.**
* **Z czego wynika wyraźny spadek zainteresowania? Otóż nie tylko niepewności na rynku paliw.**

**Transport wymaga zmian**

Bez względu na obecną sytuację na rynku paliw, Komisja Europejska uchwalając nowe prawo, powiedziała stanowcze “nie” nowym osobowym samochodom spalinowym od 2035 r. Neutralność klimatyczna kontynentu, jaką zakłada się do 2050 r. skłania do rozwiązań mniej emisyjnych również transport ciężki.

*- Potrzeba zmian istnieje tu i teraz, szczególnie wobec coraz bardziej restrykcyjnych norm spalin, ale całkowite przejście na flotę elektryczną wydaje się mrzonką z uwagi na zasięg samochodów elektrycznych i brak infrastruktury do ładowania baterii co nie gwarantuje komfortowej pracy w przypadku aut dostawczych, nie wspominając o ciężarowych. Ciekawą alternatywą, znacznie mniej emisyjną jest gaz w postaci LNG, natomiast sytuacja na rynku paliw mocno skomplikowała plany przedsiębiorców* - komentuje **Rafał Świerczyński, dyrektor logistyki w DUON Dystrybucja sp. z o.o**.

**Statystyki mocno w dół**

Na rynku pojazdów powyżej 3,5 t zasilanych skroplonym gazem ziemnym widoczne jest znaczne tąpnięcie. Otóż według danych SAMAR / CEPIK do końca czerwca tego roku zarejestrowano zaledwie 330 takich ciężarówek, czyli aż o niemal 130 proc. mniej niż w poprzednim półroczu (lipiec-grudzień 2021 zamknięto z liczbą 752 nowych rejestracji). Tymczasem cały rok 2021 to ponad 1 400 nowych rejestracji.

*- Tendencje rynkowe w tym obszarze widoczne są z pewnym opóźnieniem. Zeszłoroczna zwyżka wynika z realizacji wcześniej zakontraktowanych pojazdów. Tymczasem obecna widoczna zniżka jest konsekwencją zawirowań i niepewności na rynku paliw -* uważa **Rafał Świerczyński**.

Warto zauważyć, że przedsiębiorcy nadal rozszerzają flotę, decydując się jednak w większości na bardziej tradycyjne rozwiązania. Tylko w pierwszym półroczu tego roku zarejestrowano 15 200 nowych pojazdów oraz 13 147 używanych (w sumie 28 347). W II połowie 2021 r. zarejestrowano 15 826 nowych i 15 636 używanych (w sumie 31 462). Udział procentowy pojazdów zasilanych LNG w całości rejestracji spadł z 4 proc. w roku ubiegłym do 2 proc. w pierwszym półroczu obecnego. To zauważalny trend.

**Co czeka rynek, co z LNG?**

Obecne ceny na rynku paliw stawiają duży znak zapytania przed firmami rozważającymi inwestycję w pojazdy zasilane LNG. Rynek z pewnością czeka kolejna korekta, choć z drugiej strony są przedsiębiorstwa, które mimo istotnych podwyżek decydują się na inwestycję w flotę napędzaną LNG czy CNG. Przykład to niemiecka Grupa Hegelmann, która zamówiła 150 ciężarówek na LNG i 10 na CNG. Tak odważna decyzja pokazuje, że dla przedsiębiorców istotny jest nie tylko rachunek ekonomiczny firmy, ale też odpowiedzialność za środowisko naturalne.

W obecnej sytuacji zasadne staje się pytanie o wsparcie rządowe dla przedsiębiorców wdrażających ekoinicjatywy, jak wymiana floty pojazdów na mniej emisyjne. *- Brak odpowiedzi ze strony rządzących czy władz Unii Europejskiej mógłby sprawić, że transformacja transportu będzie odsuwana w czasie przy znacznym oporze branży. Apele o wsparcie w postaci obniżenia podatków lub opłat drogowych były już do odpowiednich organów kierowane, niestety jak dotąd bezskutecznie. Tymczasem rosnące koszty przy niskich marżach powodują, że rentowność biznesów związanych z transportem znacznie spada* - dodaje Rafał Świerczyński.

Z drugiej strony warto zauważyć, że strategiczne podejście i zabezpieczenie stałej ceny gazu przez część firm, sprawiła że kryzys na rynku paliw ich nie dotyka, gdyż wciąż kupują paliwo w cenach z zeszłego roku.

Podkreślmy, że jak szacują specjaliści gazowy silnik stosowany w ciągnikach jest do 50 proc. cichszy niż dieslowski, dzięki czemu nadaje się do użytku w strefach o ograniczonym ruchu drogowym oraz do dostaw nocnych. Z kolei wykorzystanie bio-LNG oznacza redukcję emisji aż o 95 proc. *- To niewątpliwa szansa dla transportu, z której nie wolno rezygnować. Drożejący diesel w obiegowej opinii oznacza bezpieczeństwo, jednak by przekonać kolejnych przedsiębiorców w inwestowanie w ekorozwiązania, potrzebujemy wymiernych korzyści w postaci ulg lub niższych kosztów, jak w przypadku bio-LNG* - podsumowuje Rafał Świerczyński.

**Kontakt dla mediów:**

Karol Maćkowiak

PR Manager

karol.mackowiak@dotrelations.pl

tel. +48 690 033 116