



PKPA

Polski Kongres Paliw Alternatywnych



20.03.2018



9:00



hotel WESTIN
w Warszawie
(Al. Jana Pawła II 21)



Warszawa, 20.03.2018 r.

Wnioski z Polskiego Kongresu Paliw Alternatywnych

Zakończył się Polski Kongres Paliw Alternatywnych, organizowany przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA) oraz Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej (IGKM). Przedstawiciele administracji centralnej, polskich samorządów oraz przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej z całej Polski, przez cały wtorek debatowali o największym w historii branży transportowej wyzwaniu: jak, w obliczu założeń, zarówno polityki krajowej, jak i ogólnoeuropejskiej, ukierunkowanych na bezwzględne wdrażanie niskoemisyjnej komunikacji zbiorowej, dostosować tabor do nowych wymagań i jakie rodzaje napędów rozwijać w pojazdach sektora komunalnego? Wnioski płynące z trzech debat merytorycznych, uczestnicy Polskiego Kongresu Paliw Alternatywnych, zamknęli w kilku punktach – kluczowe z nich przedstawiamy poniżej:

1. Polska, na tle całej Europy, jest bardzo zaawansowana we wdrażaniu paliw alternatywnych w komunikacji miejskiej. Dalszemu rozwojowi elektromobilności i gazomobilności sprzyjają regulacje krajowe i europejskie, wymuszające określony udział pojazdów nisko- i zeroemisyjnych we flotach operatorów realizujących zamówienia organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
2. Środowisko komunikacji miejskiej z satysfakcją odnotowało deklarację przedstawicieli rządu, które padły w trakcie Kongresu, o alokacji znaczących środków finansowych na przedsięwzięcia związane z zakupem i eksploatacją pojazdów z napędem alternatywnym w transporcie miejskim.
3. Za niezmiernie ważną należy uznać deklarację koordynowania prowadzonych na różnych płaszczynach działań legislacyjnych, związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu

zbiorowego. W obecnie procedowanym procesie nowelizacji najważniejszego dla branży aktu prawnego – ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – brakuje bowiem koordynacji z zapisami innych aktów prawnych, promujących nisko- i zeroemisyjność w transporcie miejskim.

4. Gazomobilność należy postrzegać jako element dywersyfikacji napędów oraz zmniejszenia ryzyka zbyt powolnego obniżania się kosztów autobusów zeroemisyjnych i ich zasobników energii. Branża w tym kontekście pozytywnie oceniła także zadeklarowane przez przedstawicieli rządu podjęcie dyskusji na temat obniżenia poziomu akcyzy na CNG, jako narzędzia zrównoważenia wymuszonego regulacjami prawnymi rozwoju elektromobilności w transporcie miejskim, rozwojem innych technologii niskoemisyjnych.
5. Obecnie inwestycje infrastrukturalne i taborowe w transporcie miejskim realizowane są przeważnie ze wsparciem środków ze strukturalnych funduszy europejskich. Miasta chętnie korzystają z takiej formy dofinansowania, które pozwala m.in. na zakup fabrycznie nowego, zaawansowanego technologicznie taboru, przy wkładzie własnym rzędu 15-40% wartości pojazdów. Niezmiernie rzadko mają natomiast miejsce zakupy nowego taboru, w tym nisko- lub zeroemisyjnego, ze środków własnych – jak dotąd nieliczne takie przypadki dotyczyły wyłącznie największych i najbardziej zasobnych ośrodków miejskich.
6. Aktualna zmiana zasad dofinansowania zakupów nowego taboru, wyraźnie promująca znacznie droższe pojazdy nisko- i zeroemisyjne skutkuje, że przy zachowaniu dotychczasowego udziału dofinansowania, wolumen nabywanych nowych pojazdów może zmniejszyć się nawet o 50%. W celu przynajmniej utrzymania obecnego tempa odnowy taboru, koniecznością staje się więc znaczące zwiększenie puli środków przeznaczonych na dofinansowanie inwestycji w nowe pojazdy, gdyż w aktualnych uwarunkowaniach finansowania, zakupy wyłącznie autobusów zeroemisyjnych, wykluczają możliwość zwiększenia tempa wymiany taboru, niezbędnego wręcz w niektórych ośrodkach miejskich dla nadrobienia zaległości z minionych lat.
7. W sytuacji możliwego istotnego obniżenia puli pomocowych środków z polityki spójności, należy wskazać potrzeby transportu publicznego, w tym miejskiego, jako pierwszoplanowe. Niezmiernie ważne jest również, aby Komisja Europejska, w swoich pracach nad zmianami dyrektywy nr 33/2009 uwzględniła fakt daleko idących konsekwencji dla budżetów państw członkowskich, wynikających z wprowadzenia wymogu eksploatacji pojazdów niskoemisyjnych.
8. Znaczącym elementem bieżących kosztów operatora są odpisy amortyzacyjne. W skrajnych przypadkach amortyzacja sięga do 30% kosztów jednostkowych usług przewozowych. Ujęcie amortyzacji skutkuje wyraźnym wzrostem kosztów eksploatacji, co nie jest możliwe do zaakceptowania w części ośrodków miejskich – przede wszystkim mniejszych – w których transport miejski nie jest traktowany pierwszoplanowo. Należy więc rozważyć, jakie mechanizmy mogą wesprzeć mniejsze ośrodki w podołaniu wymaganiom stawianym przed transportem miejskim – zarówno w regulacjach krajowych, jak i europejskich. Istnieje bowiem realne niebezpieczeństwo „przeregulowania” wymagań ponad możliwości lokalnych organizatorów transportu.

RAPORT „Paliwa alternatywne w komunikacji miejskiej”, prezentowany podczas Polskiego Kongresu Paliw Alternatywnych, dostępny jest pod adresem:

<http://pspa.com.pl/polske-czeka-autobusowa-rewolucja/>
