

Interpelacja nr 19809

do ministra klimatu i środowiska

w sprawie dyskryminacji niskoemisyjnych technologii CNG/LNG przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska

Zgłaszający: Piotr Uruski, Janusz Kowalski

Data wpływu: 16-02-2021

Sanok, 16.02.2021 r.

Szanowny Panie Ministrze!

W związku z raportem, który przygotowaliśmy jako Solidarna Polska Zbigniewa Ziobry, w sprawie dyskryminacji technologii CNG m.in. przez podległy Panu Ministrowi Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska (raport pt. „Autobusy napędzane CNG – tańsza, niskoemisyjna alternatywa dla autobusów elektrycznych” – w załączeniu) zachęcamy do zapoznania się z tym dokumentem.

Jednym z największych źródeł zanieczyszczeń powietrza w Polsce jest transport, który jest jednocześnie jednym z filarów sprawnego funkcjonowania społeczeństwa. Efektywny system transportowy umożliwia mobilność, poszerza ofertę na rynku pracy i edukacji, a także zwiększa ofertę wypoczynku i rekreacji. Warto zatem zadbać o modernizację tego sektora gospodarki, szczególnie w komunikacji zbiorowej – co zresztą w ostatnich latach zaczyna mieć miejsce – by zminimalizować negatywny wpływ na środowisko naturalne i zrobić kolejny krok w kierunku czystych, nowoczesnych i ekologicznych miast. Rozwiązaniem są paliwa alternatywne, które nie dość, że w znaczny sposób ograniczają emisję szkodliwych gazów do atmosfery, to pozwalają na dywersyfikację dostaw surowców, zwiększając tym samym bezpieczeństwo energetyczne kraju. Ekspertci oceniają, że z punktu widzenia polskich interesów najbardziej korzystne jest wykorzystanie i rozwój technologii paliw CNG oraz LNG. Polscy przewoźnicy autobusowi już od lat znają i udoskonalają tę technologię. Gaz ziemny jest ekologicznym, sprawdzonym i mającym korzystną charakterystykę ekonomiczną paliwem:

- zdecydowanie niższa emisyjność w porównaniu do pojazdów napędzanych benzyną lub olejem napędowym;
- brak innych obciążeń dla środowiska w przeciwieństwie do elektrycznych pojazdów (wysokie koszty recyklingu baterii i brak w pełni ekologicznych technik ich przetwarzania);
- nawet dwukrotnie większy zasięg autobusów napędzanych gazem w porównaniu do pojazdów elektrycznych;
- dostępność, bezawaryjność: mniejsze wymagania infrastrukturalne i możliwość korzystania z tradycyjnej bazy dystrybucyjnej w opozycji do niedostatecznie rozbudowanej infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych; co więcej – jak okazało się w Warszawie – autobusy elektryczne nie poradziły sobie z niskimi temperaturami panującymi obecnie w naszym kraju i musiały być zastąpione pojazdami spalinowymi;
- korzystne ceny pojazdów: za te same środki można kupić średnio dwa razy więcej pojazdów;
- wykorzystanie CNG i LNG daje większą niezależność, ale i dywersyfikację technologiczną - pozwala oprzeć się na krajowych producentach przy jednoczesnym zmniejszeniu ryzyka uzależnienia handlowego od monopolisty.

To wszystko sprawia, że paliwa CNG i LNG mają znacznie więcej zalet niż mocno promowane w Unii Europejskiej pojazdy elektryczne. Z punktu widzenia interesów naszego kraju transport

elektryczny nie jest korzystnym rozwiązaniem. Objęty szerokim lobbingsiem w Europie, ale i na świecie w polskich warunkach nie spełnia jednak w pełni stawianych oczekiwań (vide: nieprzydatność autobusów elektrycznych w Warszawie w czasie ostatnich mrozów). Wystarczy wspomnieć o cenach energii elektrycznej, które w Polsce są znacznie wyższe niż w innych państwach UE, co wynika z niekorzystnej, spekulacyjnej wręcz konstrukcji unijnego systemu EU ETS. W tym miejscu pozwolimy sobie zauważyć, że Solidarna Polska Zbigniewa Ziobry jest obecnie jedyną partią, która zwraca uwagę na konieczność przeprowadzenia reformy tego systemu EU ETS, po to aby obniżyć ceny ciepła i energii elektrycznej dla Polaków. Polityka zgody na unijny Zielony Ład i brak zapewnienia sprawiedliwej transformacji realizowanej w Polsce przez kilka dekad bez konieczności ponoszenia regulacyjnego i spekulacyjnego kosztu EU ETS już dziś doprowadziła nas do sytuacji, w której cena uprawnień za emisję tony CO₂ jest najwyższa od 2005 r. i przekroczyła 40 euro/tonę.

Na podstawie dostępnych opracowań widać wyraźnie, że pomimo istniejącej w naszych warunkach przewagi gazu ziemnego, wciąż istotną rolę odgrywa lobby związane z elektromobilnością (np. bardzo aktywny na tym polu były minister środowiska z czasów PO-PSL Marcin Korolec). Biorąc jednak pod uwagę wszystkie dane i fakty, zasadne wydaje się uwzględnienie technologii CNG i LNG w programach rządowych wspierających transport publiczny. A na pewno wykluczenie technologii CNG jest niezrozumiałe – jak np. w rozstrzygniętym niedawno przez NFOŚ programie dotacyjnym dla transportu zbiorowego. Samorządy powinny mieć swobodę wyboru technologii – kupowanie za ponad 4 mln jednego autobusu na wodór zamiast w tej samej cenie 4 autobusów CNG jest szczególnie dziś w trakcie pandemii bardzo kontrowersyjne i na pewno nie wspiera szybszej wymiany taboru autobusowego w miastach. Gaz ziemny jako paliwo znane i sprawdzone nie może być poddane regulacjom, które w istocie dyskryminują je w czystym transporcie, co może pozbawić Polskę atutów w dążeniu do modernizacji całego systemu transportowego. Status gazomobilności powinien być co najmniej zrównany ze statusem elektromobilności, szczególnie w obszarze transportu publicznego.

Rekomendujemy unieważnienie konkursu na zakup 431 autobusów elektrycznych i wodorowych i rozpisanie go na nowo z uwzględnieniem technologii CNG i LNG tak, aby dać samorządom możliwość swobodnej decyzji co do wyboru technologii niskoemisyjnej. Dzięki temu – jeżeli będzie taki wybór samorządów terytorialnych – za kwotę konkursową można będzie kupić o kilkaset autobusów więcej.

Spółka Skarbu Państwa Autosan z siedzibą w Sanoku produkuje znakomitej jakości i cenione przez polskie samorządy autobusy CNG. Za cenę 1 autobusu na wodór samorząd terytorialny może zakupić 4 autobusy CNG, w przypadku zastąpienia autobusu elektrycznego – 2 autobusy CNG. Nie jest dla nas zrozumiałe, dlaczego samorządy terytorialne pozbawione są możliwości otrzymania dotacji za zakup niskoemisyjnych autobusów CNG, skoro zainwestowały w niezbędną infrastrukturę i dla nich ta technologia jest najbardziej optymalną technologią zastępującą stare autobusy.

W związku z powyższym prosimy o odpowiedź na następujące pytanie:

Czy otworzy Pan Minister możliwość dofinansowania rozwiązań technologii CNG i LNG w ramach programów dotacyjnych NFOŚ (Zielony Transport Publiczny) i unieważni Pan konkurs po to, by rozpiąć go na nowo z uwzględnieniem technologii CNG/LNG? Innymi słowy: Czy podejmie Pan Minister kroki w celu uniknięcia dyskryminacji bardziej korzystnego z punktu widzenia naszego kraju rozwiązania, jakim jest rozwój technologii paliw alternatywnych CNG i LNG w transporcie?

Z poważaniem