



Fot. Tankowaniu autobusu CNG
w Elblągu

Wolny metan. Ułatwienia legislacyjne dla ekologicznych aut na CNG i LNG



Materiał opracowany przez ekspertów Portalu cng.auto.pl

Blue Corridor 2013 Hansa

Polski odcinek rajdu ekologicznych pojazdów CNG

Koordynator
w Polsce



Patronat honorowy



Patronat naukowy





PolEko 2013 – Miasteczko Ekologiczne – Strefa Metanu



Start polskiego etapu rajdu Blue Corridor 2013 Hansa



Fot. Strefa Metanu na PolEko 2013



Fot. Strefa Metanu na PolEko 2013

Sukces 'Strefy Metanu' na PolEko 2013

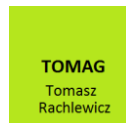
- Największe targi rozwiązań ekologicznych w Polsce
- Wspólne stanowisko organizacji oraz firm zaangażowanych w rozwój rynku CNG i LNG w Polsce
- Wystawa ekologicznych pojazdów CNG, które biorą udział w polskim odcinku rajdu Blue Corridor 2013 Hansa
- 10 X 2013 – uroczysty start polskiego odcinka Rajdu Blue Corridor 2013 Hansa – Dzień 0



Wizytacja terminalu LNG w Świnoujściu



Blue Corridor 2013 Hansa Partnerzy etapu rajdu w Polsce



... oraz wiele innych osób, instytucji i przedsiębiorstw



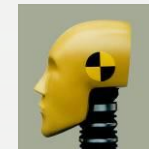
Korzyści wynikające z zastosowania CNG i LNG

Ekologia



- Redukcja emisji CO₂ o 25% oraz znaczące ograniczenie szkodliwych gazów spalinowych w porównaniu do Diesla EuroV/VI
- Całkowite wyeliminowanie emisji sadzy (cząstek stałych) – brak konieczności użycia AdBlue

Bezpieczeństwo



- Bardziej bezpieczne paliwo niż benzyna
- Brak konieczności dostaw paliwa drogą kołową (wykorzystanie gazociągów podziemnych)
- 40% krajowego wydobycia gazu ziemnego w Polsce

Niska emisja hałasu



- Silniki zasilane gazem ziemnym emitują znacznie mniej hałasu niż jednostki napędowe Diesla, co jest szczególnie istotne dla ruchu autobusów komunikacji miejskiej oraz pojazdów dystrybucji w obszarze zabudowanym

Sprawdzony i oszczędny



- Redukcja wydatków na paliwo w sektorach transportu szczególnie niedokapitalizowanych
- W przypadku floty autobusów miejskich oszczędności w kosztach paliwa o 20-40%



Przebieg zapowiedzi wprowadzenia akcyzy na CNG

- **2011.04.29** | Przyjęcie Ustawy o podatku akcyzowym (art. 89, podpunkt 12)
określenie akcyzy na CNG na poziomie 11,04 zł/GJ
Oznacza to poziom 0,34 PLN/1Nm3 w postaci CNG (akcyza w cenie netto)
- **2013.03.18** | Konsultacje społeczne w Ministerstwie Finansów
Przedstawienie stanowiska branży CNG przez Izbę Gospodarczą Gazownictwa oraz Przemysłowy Instytut Motoryzacji
- **2013.04.15** | Krajowa Konferencja Paliw Metanowych w Ministerstwie Gospodarki
Przedstawienie stanowiska Ministerstwa Finansów, zapowiadającego wprowadzenie akcyzy na CNG z dniem 1 listopada 2013



Fot. Autobus CNG w Gdyni



Skutki wprowadzenia akcyzy

Skutki

- 1) **Podatek akcyzowy** przy rocznym wolumenie sprzedaży na poziomie 14 mln m³ CNG **przyniesie budżetowi Państwa zaledwie 4,76 mln PLN wpływów** (dla porównania – wpływy z akcyzy na paliwa silnikowe w 2012 roku wyniosły ok. 62,6 mld PLN)
- 2) **Zostaną zahamowane inwestycje w pojazdy CNG, gdyż:**
 - Wyższy będzie koszt eksploatacji pojazdu, przez co inwestorzy nie będą skłonni inwestować w trudniej dostępne paliwo (mała liczba stacji ogólnodostępnych lub konieczność zakupu własnego kompresora)
 - Dłuższy będzie okres zwrotu różnicy kosztów między pojazdem na gaz ziemny a pojazdem zasilanym olejem napędowym (różnica ok. 10-15%)
- 3) **Zostaną zamknięte stacje CNG, zredukowana ilość etatów na stacjach paliw, w warsztatach samochodowych** – zwolnieni pracownicy zasilą grupę bezrobotnych lub będą wymagali kosztownego przekwalifikowania
- 4) **Zostanie zlikwidowana ekologiczna i innowacyjna gałąź transportu**, która w przyszłości będzie musiała zostać ponownie odbudowana celem wypełnienia zobowiązań nałożonych przez Unię Europejską

Czy Państwo posiada spójną strategię energii dla transportu?



Fot. Ministerstwo Gospodarki – spotkanie
Krajowego Programu Strategii Paliw
Metanowych
2013.04.15, Warszawa

Wnioski

- 1) W czasie debaty sejmowej nad wdrożeniem akcyzy przedstawiciel Ministerstwa Finansów nie był w stanie operować obiektywnymi danymi i faktami
- 2) Całkowity brak znajomości zagadnienia paliw alternatywnych w Polsce , np..
 - * CNG było wprost porównywane do LPG
 - * brak wiedzy na temat głównych odbiorców paliwa
 - * mylenie cen brutto z cenami netto
- 3) Większość sejmowa wyraziła swoje poparcie dla utrzymania zerowej stawki podatku akcyzowego, jednak przyczyny organizacyjne nie pozwoliły na wprowadzenie stosownej poprawki
- 4) Branża gazu ziemnego z nadzieją spoglądała na możliwość wprowadzenia preferencyjnej polityki fiskalnej wobec metanu dla transportu (CNG i LNG)

Szansa, którą potrafimy wykorzystać?



Fot. Próbnny odwiert w poszukiwaniu gazu łupkowego

Refleksja na temat rynku gazu ziemnego

Gaz łupkowy

- Duży potencjał wydobycia gazu ziemnego, krajowe źródło surowca
- ALE!
 - * brak odpowiedniego prawodawstwa
 - * brak przewidywalnej polityki fiskalnej
 - * problemy organizacyjne polskich firm

Rynek CNG i LNG

- Te same problemy – przepisy techniczne, brak wsparcia fiskalnego, problemy organizacyjne głównego uczestnika rynku – PGNiG SA

Konieczność działania

Program Wolny Metan. Liberalizacja polityki fiskalnej i przepisów technicznych wobec pojazdów CNG i LNG



Przykład Stanów Zjednoczonych



Fot. Ciężarówka Freightliner Cascadia na CNG. Pierwsza ciężarówka z silnikiem gazowym o mocy 400 KM

- Wykorzystano potencjał wydobycia gazu ziemnego ze złóż niekonwencjonalnych
- Stworzono przyjazne prawodawstwo dla wykorzystania gazu ziemnego w transporcie
- Przyjazna polityka fiskalna
- Wsparcie merytoryczne oraz organizacyjne – gaz ziemny w transporcie jako jeden z fundamentów polityki energetycznej Państwa

(zaangażowanie dla promowania paliw alternatywnych przez administrację rządową, m.in. przez **U.S. Department of Energy**:

<http://www.afdc.energy.gov/>)

Fuels & Vehicles

[More Fuels & Vehicles >](#)



Fot. Wybór paliw alternatywnych na oficjalnej stronie U.S. DoE



Wolny Metan. TAK dla CNG i LNG w transporcie

Cele programu

1. Zmniejszenie emisji spalin w centrach miast
2. Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego Państwa
3. Wsparcie dla zakładów komunikacji miejskiej w redukcji emisji spalin oraz redukcji kosztów
4. Poprawa konkurencyjności polskich przedsiębiorstw
5. Rozwój polskiej motoryzacji, wprowadzenie innowacyjnych rozwiązań, wzrost zatrudnienia
6. Stworzenie fundamentu dla rozwoju wykorzystania biometanu (biogazu) do zasilania pojazdów



Fot. Audi A3 g-tron. Fabryczna instalacja zasilania CNG

Wolny Metan. TAK dla CNG i LNG w transporcie



Środki

1. Wprowadzenie zerowej stawki podatku akcyzowego dla CNG i LNG do celów transportowych
2. Wprowadzenie samodzielnego tankowania CNG i LNG na stacjach paliw
3. Liberalizacja przeglądów zbiorników CNG i LNG montowanych w pojazdach
4. Wprowadzenie dotacji dla pojazdów zasilanych CNG i LNG
5. Zmiany w przepisach dotyczących homologacji pojazdów zasilanych CNG i LNG



Fot. Wózek golfowy na CNG zbudowany przez firmę Vitkovice-Milmet



Wolny Metan. TAK dla CNG i LNG w transporcie



Fot. Ekologiczna ciężarówka zasilana CNG

Zwolnienie CNG i LNG z akcyzy

1. Podjęcie inicjatywy ustawodawczej w Sejmie (większość zwykła)
2. Kampania medialna uświadamiająca korzyści z preferencyjnej polityki fiskalnej
3. Zaangażowanie nowych dostawców gazu ziemnego, szczególnie w obszarze paliwa LNG
4. Zaangażowanie producentów aut zasilanych gazem ziemnym



Podmioty poszkodowane wprowadzeniem akcyzy



Fot. Autobus CNG w Gdyni

Społeczność miast

Wycofanie autobusów CNG to:

- Zwiększenie emisji cząstek stałych (sadzy) – substancji rakotwórczej, niebezpiecznej dla zdrowia i życia mieszkańców
- Zwiększenie emisji szkodliwych tlenków azotu
- Zwiększenie poziomu hałasu
- Zwiększenie transportu paliwa drogą kołową – zniszczenie miejskich dróg, zwiększenie hałasu

Zajezdnie autobusowe

Zwiększenie wydatków na paliwo to

- Dłuższy okres amortyzacji pojazdów CNG (droższych w zakupie)
- Brak zachęty do dalszego inwestowania w ekologiczne i oszczędne autobusy
- Pogłębienie deficytu finansowego transportu publicznego



Fot. Autobusy CNG w Zamościu



Floty zagrożone wprowadzeniem akcyzy

Zajezdnie autobusowe

- Grupa podmiotów, które samodzielnie podjęły ryzyko inwestycji w innowacyjne i ekologiczne paliwo
- Straty dla największych zajezdni rzędu 400.000 – 700.000 PLN w skali roku
- Brak motywacji do dalszych zakupów autobusów CNG (dotychczasowe floty oraz nowe przedsiębiorstwa)



Fot. Autobusy CNG w Tychach

Inne grupy

- Usługi komunalne (głównie spółki miejskie)
- Dystrybucja lokalna (dostawy pieczywa, dostawy do sklepów)
- Przewóz osób (TAXI)
- **Reasumując: Floty poruszające się w centrach dużych miast**



Fot. Śmieciarka Scania CNG w Warszawie



Fot. Śmieciarki Iveco CNG w Tarnowiec

Koszty dodatkowe dla największych zajezdni autobusowych z CNG Wyliczenia dla poszczególnych miast



Operator	Liczba autobusów	Wolumen tankowanego gazu	Akcyza=Koszty
ALP Elbląg	9	*400.000 m3	*136.000 PLN
PKM Gdynia	16	*900.000 m3	*306.000 PLN
MPK Inowrocław	10	*300.000 m3	*102.000 PLN
MKS Mielec	9	*200.000 m3	*68.000 PLN
Transgóř Mystowice	6	*250.000 m3	*85.000 PLN
MZK Przemyśl	16	*300.000 m3	*102.000 PLN
MPK Radom	37	1.500.000 m3	510.000 PLN
MPK Rzeszów	40 (70)	*1.700.000 m3	*578.000 PLN
MZK Słupsk	10	*450.000 m3	*153.000 PLN
MPK Tarnów	28	*750.000 m3	*255.000 PLN
PKM Tychy	47	*1.400.000 m3	*476.000 PLN
MZK Zamość	30	*700.000 m3	*238.000 PLN

Komentarz

- Najbardziej stratne MPK Rzeszów, MPK Radom i PKM Tychy
- Łączna strata największych zakładów komunikacji z autobusami CNG to **3.090.000 PLN**
- W wykazie **nie ujęto flot autobusów do 5 pojazdów**: Komorniki, Kraków, Mielec Diesel Gaz, ITS Radom, Solbus, Toruń, Wałbrzych, Wrocław
- MPK Rzeszów - W 2013 roku do Rzeszowa będzie dostarczone 30 nowych autobusów

*Dane szacunkowe

Czy musimy wprowadzać akcyzę na paliwa metanowe od celów transportowych?



Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 19 kwietnia 2012 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 2003/96/WE w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej



Poprawka 45
Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – punkt 13 – litera a) – podpunkt (i)
Dyrektywa 2003/96/WE
Artykuł 15 – ustęp 1 – litera i)



1. Bez uszczerbku dla innych przepisów wspólnotowych, **Państwa Członkowskie mogą przyznawać**, pod kontrolą fiskalną, **całkowite** lub częściowe **zwolnienia** lub obniżki w zakresie poziomu opodatkowania wobec:

(....)

(i) do dnia 1 stycznia 2023 r. gazu ziemnego, biogazu i gazu płynnego wykorzystywanych jako materiały pędne oraz gazu płynnego wykorzystywanego jako paliwo. Od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie mogą stosować obniżenie minimalnych poziomów opodatkowania o wartość do 50% w odniesieniu do tych paliw.

Fot. Innowacyjne pojazdy miejskie na CNG – VW EcoUp! oraz Lancia Ypsilon EcoChic (Natural Power)



Karol Wieczorek

Dyrektor ds. Strategii i Rozwoju

Portal cng.auto.pl

E-mail: k.wieczorek@cng.auto.pl

Tel.: +48 883 244 021

Współpraca:

- Magdalena Ambroziak

- Bartłomiej Kamiński

Więcej informacji na

www.cng.auto.pl