

13 września 2013 r. Sejm znowelizował ustawę o podatku akcyzowym wprowadzając akcyzę na CNG (ang. *Compressed Natural Gas* – gaz ziemny sprężony do 20-25 MPa) w wysokości 0,34 zł netto/m³. Zmiana ta, która niewątpliwie wpłynie negatywnie na rynek CNG, skłania do postawienia pytania o całościową politykę rządu w zakresie wspierania niskoemisyjnego transportu.

Jaki cel akcyzy?

Wobec niskiego zaawansowania infrastrukturalnego oraz wysokich kosztów eksploatacji pojazdów elektrycznych, a także dokonanych już inwestycji w infrastrukturę gazową program promocji niskoemisyjnego transportu powinien skupić się głównie na wsparciu pojazdów napędzanych paliwami gazowymi (emitujących mniejsze ilości dwutlenku węgla i tlenków azotu). **Szczególny nacisk należy położyć na zwiększenie wykorzystania paliw gazowych w transporcie publicznym.** Wprowadzenie akcyzy na CNG na pewno nie służy temu celowi. Średnia cena CNG ustalona przez PGNiG S.A. od 1 stycznia 2014 r. wynosi: netto – 2,75 zł/m³ (brutto – 3,38 zł/m³), podczas gdy w styczniu 2013 r. ceny wynosiły odpowiednio netto 2,36 zł/m³ i 2,90 zł/m³ brutto. Cena netto CNG ustalana jest przez PGNiG S.A. na podstawie 55% parytetu ceny oleju napędowego, co oznacza, że jest ona powiązana z ceną paliwa konkurencyjnego. Obłożenie akcyzą CNG nie ma także znaczącego wymiaru finansowego dla budżetu państwa (przewidywane wpływy z akcyzy kształtują się na poziomie 5-6 mln zł – przy sprzedaży ok. 12 mln m³, kaloryczności CNG na poziomie 32,26 MJ/m³ oraz stawce 11,04 zł/GJ). Uzasadnieniem, poza przywoływanymi przez Ministerstwo Finansów wymogami związanymi z procedurą nadmiernego deficytu, wprowadzenia akcyzy na to paliwo, może być **zwiększenie atrakcyjności LNG kosztem CNG, jednakże zapewnienie rozwoju rynku LNG wymaga znaczących inwestycji opartych na spójnym systemie rozwoju tego sektora. Wprowadzenie akcyzy powoduje jedynie powrót do paliwa dieslowskiego.** Przeciwnie wprowadzeniu akcyzy na CNG występowało, obok samorządów, Ministerstwo Gospodarki, postulując wprowadzenie wszystkich zwolnień przewidzianych w *Dyrektywie Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej* (Dz. U. L 283 z 31.10.2003, str. 405). MG zgłaszało postulat objęcia zwolnieniem z akcyzy CNG wykorzystywanego w transporcie, a zwłaszcza w transporcie publicznym. Mimo różnicy zdań wewnątrz rządu zwyciężyło stanowisko Ministerstwa Finansów.

[mc4wp_form id="84"]

Paliwa gazowe w polskim transporcie

Wsparcie rozwoju rynku paliw gazowych w naszym kraju należy rozpatrywać nie tylko w kontekście polityki energetycznej, ale także transportowej i przemysłowej. Powodów ku temu jest przynajmniej kilka.

1) Zgodnie z prawem unijnym Polska zobowiązana jest to redukcji emisji dwutlenku węgla w szeregu sektorów, w tym również w transporcie[ref]Zob. *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, Bruksela, 29.03.2011 r.[/ref]. Redukcja emisji w transporcie jest uznawana za trudniejszą do osiągnięcia niż w energetyce. Zgodnie z przyjętą 24.01.2013 r. propozycją dyrektywy UE[ref]*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure*, European Commission, Brussels, 24.01.2013.[/ref] dotyczącą regulacji w zakresie tzw. czystych paliw (*Clean Power for Transport*) państwa Unii zostaną zobligowane do stworzenia krajowych ram polityki rozwoju rynku paliw alternatywnych wraz z planem rozwoju infrastruktury. W załączonym do propozycji dokumencie[ref]*Clean Power for Transport: A European alternative fuel strategy*, European Commission, Brussels, 24.01.2013.[/ref] paliwa gazowe – LPG, LNG i CNG zostały zakwalifikowane jako preferowane w transporcie kołowym osobowym i towarowym również na długich dystansach.[ref]*Ibidem*, s. 4.[/ref] LNG uznaje się w nim za dobre paliwo alternatywne dla diesla na długich dystansach (a także jako paliwo dla transportu morskiego[ref]Więcej informacji na temat wykorzystania LNG w transporcie morskim: *Actions towards a comprehensive EU framework on LNG for shipping*, European Commission, Brussels, 24.01.2013.[/ref])[ref]*Ibidem*, s. 5.[/ref]. W 2010 transport odpowiadał za 14% polskiej emisji gazów cieplarnianych i udział ten rośnie[ref]Szczegółowe dane w: *Transport drogowy w Polsce w latach 2010-2011*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013, s. 58-59.[/ref] ze względu na wzrost znaczenia transportu kołowego opartego głównie na paliwach ropopochodnych. Największy udział w emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich gałęzi transportu miał w 2009 r. transport drogowy – 71,7%[ref]*Poprawa efektywności energetycznej transportu w Polsce – analiza dostępnych środków i propozycje działań*, ECORYS sp. z o.o. na zlecenie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, grudzień 2012 r., s. 21.[/ref]. Wzrost przewozów towarowych transportem samochodowym ma wynieść do 2030 r. od 34,4% do 41,1%[ref]*Ibidem*, s. 16.[/ref]. Projekt szerszego

wykorzystania w transporcie drogowym CNG i LNG zapisane jest również w wykazie obszarów Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej, zaprezentowanym podczas roboczego posiedzenia Społecznej Rady w dniu 16 listopada 2012 r. (w obszarze 3 – Transport).[ref]http://www.rada-npre.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=581:tabelaryczne-zestawienie-opisow-obszarow-nprgn&catid=18:narodowy-program-rozwoju-gospodarki-niskoemisyjnej&Itemid=48. Paliwa gazowe są coraz szerzej wykorzystywane w innych państwach. Jednym z dobrych przykładów ich promocji jest Wiedeń, gdzie taksówkarze, którzy zdecydują się na zakup auta napędzanego CNG mogą otrzymać 3 000 EUR zwrotu, a zwykli kierowcy dokonujący takiego samego zakupu 1 000 EUR zwrotu.auta napędzane CNG posiadają również służby miejskie. W Wiedniu istnieje 19 stacji tankowania CNG, a w całej Austrii ponad 170.[/ref]

2) Drugim powodem promocji paliw gazowych **jest zdrowie obywateli**. Dzięki zastępowaniu pojazdów (w tym głównie pojazdów komunikacji publicznej) napędzanych silnikami diesla przez pojazdy o napędach gazowych zmniejsza się zanieczyszczenie polskich miast, stanowiące dla niektórych od lat znaczący problem (obecnie w najgorszej sytuacji znajduje się niewątpliwie Kraków).

Zmniejszenie konsumpcji paliw ropopochodnych poprzez zastępowanie ich paliwami gazowymi, a przez to zmniejszenie uzależnienia Polski od importu ropy. Ponad 90% krajowego zapotrzebowania na ropę naftową zaspokajane jest przez import.[ref]*Ocena sytuacji w handlu zagranicznym w 2012 roku*, Ministerstwo Gospodarki, Departament Strategii i Analiz, Warszawa, marzec 2013 r., s. 22,http://www.mg.gov.pl/files/upload/8437/Ocena_Hz_2012_20130327_w_ost.pdf.[/ref] W latach 2002-2012 import ropy zwiększył się o 39%, a nominalna wartość importowanej ropy w tym okresie wzrosła z 3,15 mld EUR do 15,22 mld EUR (wzrost wartości w niemal 90% spowodowany wzrostem cen ropy).[ref]*Ibidem*.[/ref] W 2011 roku 91,9 % importowanej do Polski ropy pochodziło z Rosji, 5,6% z Norwegii, 2,0% z Wielkiej Brytanii i pozostałe 0,5% z innych państw. W 2012 r. udział importu z Rosji wyniósł 95,5%.[ref]*Ibidem*.[/ref] **Odmienne niż w przypadku gazu, w obszarze ropy naftowej nie należy oczekiwać szybkiej dywersyfikacji źródeł dostaw surowca** – dominująca pozycja Rosji pozostanie w najbliższych latach niezagrożona. Jest to szczególnie istotne w perspektywie prognoz dalszego wzrostu liczby samochodów w Polsce.[ref]Znacząco rośnie w ostatnich latach w sektorze oleju napędowego szara strefa. Ostatnio wspominał o tym Leszek Wiecech, prezes Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, szacując

rozmiary szarej strefy na nawet 15% rynku oleju napędowego: T. Furman, *Szara strefa ma negatywny wpływ na rynek oleju napędowego*, Rzeczpospolita, 23.12.2013 r., <http://www.ekonomia.rp.pl/arttykul/1074745.html>, (data dostępu: 7.01.2014 r.).[/ref]

3) Ekonomicznie efektywne wykorzystanie LNG z gazoportu w Świnoujściu

– ani organy rządowe, ani Polskie LNG S.A. i PGNiG S.A., które zakontraktowało 65% odbieranego gazu, nie upubliczniły planu wprowadzenia na rynek gazu odbieranego poprzez terminal LNG w Świnoujściu wraz z analizą ekonomiczną opłacalności inwestycji[ref]Por. zakładkę na stronie Polskiego LNG S.A.: <http://www.polskielng.pl/lng/zastosowanie-lng/>.[/ref], a zatem należy zapytać czy taki dokument dotychczas wypracowały. Według ostatnich informacji terminal ma uzyskać pełną moc eksploatacyjną do 31 grudnia 2014 r., zatem na stworzenie i wdrożenie takiego planu pozostało mniej niż 12 miesięcy. W perspektywie obecnych problemów ze zbytem posiadanej przez PGNiG S.A. nadwyżki gazu oraz niewypełnieniem zapisów obliga gazowego, należy oczekiwać pogłębienia się problemów gazowego potentata po ukończeniu gazoportu i rozpoczęciu odbioru przez PGNiG S.A. od Polskiego LNG S.A. wcześniej zakontraktowanego katarskiego gazu. Należy wspomnieć, że **wykorzystanie europejskich terminali LNG utrzymuje się na niskim poziomie – w pierwszych ośmiu miesiącach 2013 r. spadło do niewiele ponad 20% potencjału, kiedy jeszcze w połowie 2011 r. wynosiło około 45%.**[ref]LNG Terminal Activities, Gas Infrastructure Europe, Madrid Forum XXIV, 15 October 2013, s. 5, http://www.gie.eu.com/index.php/publications/cat_view/3-gie-publications.[/ref] Zakładając wykorzystanie potencjału terminalu w Świnoujściu na poziomie średniej europejskiej oznacza to konieczność zagospodarowania 1 mld m³ gazu rocznie.

4) Szereg miast zainwestował w gazowe środki transportu publicznego i infrastrukturę z tym związaną, m.in. Gdynia, Olsztyn, Radom, Wałbrzych, Tarnów, Tychy, Rzeszów, a ostatnio także Warszawa. W przypadku Radomia wprowadzenie akcyzy na CNG spowoduje wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej o 459 tys. zł w 2014 r. i o 510 tys. zł w 2015 r., a przez to wstrzymanie zakupu autobusów napędzanych CNG i stopniowe wycofywanie ich z użycia na rzecz powrotu do autobusów napędzanych silnikami dieslowskimi. Również władze Tarnowa, dysponującego flotą 29 autobusów gazowych, zamierzają ograniczyć gazową część taboru. W ostatnim czasie Warszawa zainwestowała w 35 autobusów gazowych napędzanych LNG. Autobusy dostarcza polski producent – Solbus Sp. z o.o. współpracujący z Gazpromem Germania mając zapewnić w ramach

umowy gaz, stację mobilną oraz wybudować stację LNG do tankowania autobusów.

5) Polskie firmy produkujące autobusy posiadają potencjał biznesowy, technologiczny i organizacyjny do wyspecjalizowania się w segmencie autobusów napędzanych CNG i LNG. Jedna z nich ma zamiar w tym roku przygotować prototyp międzymiastowego autobusu napędzanego LNG. Warunkiem ekspansji na inne rynki jest rozwinięcie technologii związanych z napędami gazowymi i osiągnięcie odpowiedniej skali, dzięki rozwojowi na rodzimym rynku.

Wnioski

Dla sformułowania strategii rozwoju niskoemisyjnego transportu opartego o paliwa gazowe, a także zapewnienia wykorzystania potencjału gazoportu w Świnoujściu konieczne jest:

1) Dokonanie oceny wykorzystania zakontraktowanego LNG zgodnie z priorytetami polskiej polityki energetycznej oraz racjonalnością ekonomiczną. Przy obecnych i prognozowanych na kolejne 2 lata cenach energii oraz cenach gazu, a także rozpoczętych i planowanych inwestycjach w nowe moce gazowe nie należy oczekiwać rozwoju energetyki opartej o źródła gazowe na poziomie zabezpieczającym wykorzystanie potencjału terminalu, dlatego konieczne jest przeanalizowanie opłacalności innych możliwości jego wykorzystania – np. w rozwoju niskoemisyjnego transportu. W przypadku negatywnego wyniku analizy opłacalności wykorzystania mocy gazoportu pozostanie uznanie go za inwestycję, której główną racją jest nie interes ekonomiczny, ale bezpieczeństwo energetyczne kraju. Kosztami utrzymania terminalu najprawdopodobniej zostaną wówczas obciążeni odbiorcy końcowi poprzez wliczenie tychże kosztów w taryfę przesyłową.

2) W przypadku pozytywnego wyniku analizy - wzmocnienia programu wsparcia rozwoju transportu (głównie transportu publicznego) bazującego na pojazdach napędzanych paliwami gazowymi (z przewagą LNG) w postaci zwiększenia środków na badania i produkcję pojazdów o napędzie gazowym[ref]Por. *Poprawa efektywności energetycznej transportu w Polsce – analiza dostępnych środków i propozycje działań*, ECORYS sp. z o.o. na zlecenie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, grudzień 2012 r., s. 112-116.[/ref]– obecne programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (programy *Kawka* czy *Gazela*) pozostają niewystarczające. Szczególny nacisk musi zostać położony na rozwój w polskich miastach

infrastruktury dla pojazdów napędzanych silnikami gazowymi. **Znaczącą barierą w rozwoju transportu opartego o źródła gazowe, często podnoszoną również w źródłach unijnych, jest brak odpowiedniej infrastruktury** – w Polsce funkcjonuje obecnie jedynie kilka stacji LNG, m.in. w Jastrowiu, Kleczewie, Świątoszowie czy Ostrołęce.

3) Rozwój narzędzi wsparcia niskoemisyjnego transportu opartego na paliwach gazowych, którymi dysponują polskie firmy – celem powinno być zapewnienie przez polskiego producenta autobusów wraz z polskim dostawcą gazu miastu zainteresowanemu inwestycją w autobusy napędzane LNG kompleksowej usługi obejmującej nie tylko dostarczenie pojazdów i paliwa, ale także ich serwisowanie, budowę i obsługę stacji, szkolenie pracowników itd.