Wprowadzenie akcyzy podnosi koszty eksploatacji środków transportu publicznego opartego na CNG. Rzeszów dysponujący flotą ponad 50 autobusów napędzanych CNG i planujący zwiększenie do końca tego roku floty do 70 pojazdów szacował koszty wprowadzenia akcyzy na ok. 500 tys. zł. Radom przewiduje wzrost kosztów w 2014 r. o blisko 460 tys. zł, a w 2015 r. o 510 tys. zł. Dokładne szacunki dotyczące kosztów przygotowała również Gdynia. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Gdyni, dysponujące 16 pojazdami napędzanymi CNG, w swoim opracowaniu z marca br. oceniło obecne koszty wprowadzenia akcyzy na 550 tys. zł rocznie. Oszczędności osiągane w wyniku eksploatacji autobusów napędzanych CNG względem klasycznych – dieslowskich, spadły z 35,85% do 27,59%.

[mc4wp_form id=”84″]

Zmniejszenie skali oszczędności na skutek wprowadzenia akcyzy oraz niewystarczające środki wsparcia rozwoju niskoemisyjnego transportu opartego o paliwa gazowe – trudno za wystarczający uznać budżet programu NFOŚiGW *Gazela* – mogą doprowadzić do zahamowania wzrostu powoli rozwijającego się rynku autobusów napędzanych CNG i LNG. Należy przypomnieć, że Polska jest zobowiązana do redukcji emisji gazów cieplarnianych. W 2010 transport odpowiadał za 14% polskiej emisji i udział ten jest coraz większy z uwagi na wzrost znaczenia transportu kołowego opartego głównie na paliwach ropopochodnych. Ministerstwo Gospodarki, które było przeciwne wprowadzeniu akcyzy na CNG i toczyło w tej kwestii spór z Ministerstwem Finansów, ma niedługo rozpocząć prace nad dokumentem wdrożeniowym dyrektywy „Czysta energia dla transportu”. Oprócz niego należałoby równocześnie opracować kompleksową strategię wsparcia niskoemisyjnego transportu (nie tylko kołowego) ufundowaną na współpracy ministerstw, koncernów energetycznych (głównie PGNiG), przemysłu transportowego i samorządów, uwzględniającą interesy wszystkich zainteresowanych stron.

[irp]

Źródło: Biznes Alert. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].