

## ROZWÓJ TRANSPORTU NISKOEMISYJNEGO. "ZBYT OSTRE REGULACJE BĘDĄ NIESKUTECZNE"

Regulacje - zarówno europejskie jak i krajowe - służące rozwojowi transportu niskoemisyjnego, nie powinny być konstruowane w sposób wpływający negatywnie na ofertę, którą poszczególne podmioty będą oferować klientom. Jeśli do tego dojdzie, to skutek może okazać się odwrotny od zamierzonego - zauważyli eksperci biorący udział w Polskim Kongresie Paliw Alternatywnych.

Podczas Polskiego Kongresu Paliw Alternatywnych, który odbył się w Warszawie, zorganizowano dyskusję poświęconą nowelizacji dyrektywy 33/2009. Paneliści zastanawiali się, które z zaproponowanych w tym zakresie rozwiązań są najkorzystniejsze z polskiego punktu widzenia. Moderatorem tej części kongresu był red. Jakub Kajmowicz, zastępca redaktora naczelnego serwisu Energetyka24.

„Trudno przewidzieć, w jaki sposób akty prawne będą kształtować rzeczywistość w polskich miastach, w szczególności jeśli mówimy o tak odległej perspektywie. Prawdę mówiąc można się zastanawiać, czy w ogóle te regulacje są nam potrzebne i czy tak nie powinno brzmieć pytanie” - rozpoczął swoje wystąpienie Hubert Kołodziejcki, przewodniczący Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.

Przewodniczący MZKZG zwrócił uwagę, że kształt nowelizacji wymusi na nas wypracowanie rozwiązań, dzięki którym będziemy wpisywać się w jej cele.

„Zastanawiam się też, czy gminne budżety wytrzymają te wszystkie wytyczne w tym zakresie - choć oczywiście trzeba mieć na uwadze, że perspektywa jest bardzo odległa. Ale czy kiedyś nie dojdziemy do takiego momentu, w którym ktoś powie, że realizacja wskaźników będzie wymagała ograniczenia floty pojazdów, zawieszenia kilku linii, likwidacji części taboru, która jest przeznaczana do obsługi komunikacyjnej miasta? - kontynuował. W jego opinii przede wszystkim powinniśmy walczyć o to, aby jak najwięcej osób korzystało z transportu zbiorowego, czemu będzie przeszkadzać pogarszanie oferty pod względem ilościowym i jakościowym.

Jako drugi zabrał głos Marcin Maciocha z MDS Kancelaria: „Niewątpliwie, póki co, nasza krajowa ustawa jest korzystniejsza z punktu widzenia operatorów. Zakłada niższy udział pojazdów elektrycznych we flocie”. Mecenas zwrócił uwagę, że dokręcanie śruby może doprowadzić do sytuacji, w której rozpoczną się poszukiwania luk, jak w przypadku wskaźników dotyczących recyklingu. Jego zdaniem samorządy będą dążyć do wykazania, że wliczać należy również pojazdy „zewnętrznych” przewoźników, które wjeżdżają do miasta, świadcząc usługę transportu międzygminnego.

„Unijne przepisy są dość ostre, szczególnie jeśli chodzi o tę perspektywę 2030, bo to jest aż 56% - miejmy jednak na uwadze, że wskaźnik jest liczony krajowo. Więc może wydarzyć się tak, że będziemy mieć spółki z bardzo dużym udziałem autobusów niskoemisyjnych, jak i podmioty, które skorzystają na osiągnięciu „globalnych” wskaźników i będą mieć mniej tego typu pojazdów” -

zauważył mecenas.

Maciej Gromadzki, ekspert ds. komunikacji zbiorowej z Public Transport Consulting nie zgodził się z mecenasem, ponieważ w jego opinii dla dużych miast dyrektywa będzie korzystniejsza w sposobie liczenia. Nasza ustawa nie uwzględnia pojazdów zasilanych CNG i LNG, tymczasem w dyrektywie są. Nie ma natomiast wciąż pojazdów hybrydowych - dla niektórych miast, np. z województwa podkarpackiego, które mają duży udział autobusów zasilanych gazem, spełnienie wymogów wynikających z ustawy o elektromobilności będzie bardzo trudne.

Ekspert wyraził zaniepokojenie proponowanymi zmianami w zakresie zamówień, które nie są kompatybilne z niskoemisyjnymi celami, stawianymi przed sektorem transportu publicznego. Mecenas w odpowiedzi nadmienił, że przepisy są skonstruowane w taki sposób, że stosunkowo łatwo będzie je ominąć za pomocą funkcji algorytmicznych.

W odpowiedzi Marcin Gromadzki pytał retorycznie, czy to właściwy kierunek, abyśmy tworzyli prawo, które następnie trzeba omijać zapisami logarytmicznymi? „Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych obliguje wszystkie JST, z wyjątkiem gmin i powiatów o liczbie mieszkańców poniżej 50 tys., do sporządzenia analizy kosztów i korzyści związanych z użytkowaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej. A jakież to powiat organizuje lub zleca wykonanie takich usług? Miasto na prawach powiatu oraz gmina. A jeśli zleca je sąsiedniej jednostce? To czy powinny sporządzać taki dokument? Popęlniono błąd wpisując pojęcie „komunikacji miejskiej”, zamiast „transportu publicznego” - uważa ekspert.

„Ja bym zmierzał do tego, że tej koordynacji naprawdę brakuje i stawiam tezę, że jeśli nie będziemy pilnować tego, aby te akty były spójne, to polegniemy, bo będziemy zastanawiać się jak liczyć kolejne procenty, jak meandrować, zamiast zmierzać do tego, żeby elektromobilność sensownie wdrożyć” - skonkludował.

Zwolennikiem nowelizacji dyrektywy nie jest również Marek Filip, dyrektor MPK Rzeszów: Najlepszy jest wariant pierwszy - całkowite usunięcie dyrektywy - i nie ma problemu. Ale myślę, że to akurat się nie uda”.

Dyrektor zwrócił uwagę, że pomiędzy diskutowaną propozycją nowelizacji dyrektywy, a przyjętą ustawą o elektromobilności występują pewne rozbieżności (na korzyść prawa krajowego) dotyczące wliczania kosztów. „Następna sprawa - ustawę mamy bardzo świeżutką - z lutego. Rozumiem, że jeśli dyrektywa wejdzie w życie, to będzie ona bardzo szybko zmieniana, ponieważ trzeba będzie się dostosować. Tam zostaje oczywiście margines, ale generalnie będzie musiała być na pewno zaostrożona. I tutaj nie do końca jestem przekonany, że firma (przenosimy to na ten szczebel), która będzie miała 100% autobusów zasilanych CNG zmieści się w rygorach dyrektywy. Wydaje mi się, że nie, jeśli taki pojazd będzie liczony tylko za 0,5. Będzie z tego kłopot. Wydaje mi się, że gazomobilność została w dyrektywie trochę skrzywdzona” - alarmował przedstawiciel MPK Rzeszów.

Z powyższym zgodził się Marcin Maciocha, który zwrócił uwagę, że obecnie „zwykłe gazowce” liczymy za pół, co oznacza, że przy całej flocie na gaz będziemy mogli osiągnąć współczynnik na poziomie zaledwie 50%. To oczywiście pozwala osiągnąć minima, ale kraj na tym nie korzysta - w świetle proponowanych rozwiązań. „Trzeba mieć na uwadze, że mamy do czynienia dopiero z projektem zmiany, który musi przejść ścieżkę w parlamencie i to pewnie nie nastąpi bardzo szybko. Przewiduję ok. 2 lata na implementację” - skonkludował prawnik.