



IGKM/DP/ 29 /2022

Warszawa, dn. 21.02.2022 r.

Pan Wicepremier Jacek Sasin

Minister Aktywów Państwowych

Dot.: problemów komunikacji miejskiej w związku z wejściem w życie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 lutego 2021 r. w sprawie sposobu i trybu wprowadzania ograniczeń w poborze gazu ziemnego (Dz.U. 2021, poz. 549)

Szanowny Panie Wicepremierze,

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej otrzymuje informacje od zrzeszonych członków – operatorów komunikacji miejskiej, którzy świadczą usługi transportu publicznego pojazdami zasilanymi sprężonym gazem ziemnym, o przesyłanych do nich przez Polską Spółkę Gazownictwa sp. z o.o. (dalej: PSG) pismach z informacją o zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki „Planu wprowadzania ograniczeń w poborze gazu ziemnego nr 1/2021” (dalej: Plan), sporządzonego w oparciu o wytyczne rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 lutego 2021 r. w sprawie sposobu i trybu wprowadzania ograniczeń w poborze gazu ziemnego (dalej: Rozporządzenie). W Planie przewidziano dopuszczalne maksymalne godzinowe i dobowe ilości poboru gazu ziemnego w stopniach zasilania – od 1 do 12, dla każdej ze stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (dalej: CNG).

Z zaniepokojeniem odebraliśmy fakt, że Plan nie traktuje działalności przedsiębiorstw komunikacji miejskiej jako chronionej, a taką możliwość dopuszczają przepisy Rozporządzenia. Co więcej, o ewentualnym wprowadzeniu ograniczeń PSG może poinformować najpóźniej na 10 godzin przed tym faktem, zamieszczając stosowną informację na stronie internetowej www.gaz-system.pl oraz ogłaszając ją w Programie 1 Polskiego Radia, bez konieczności bezpośredniego informowania przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Wprowadzenie Planu w takim trybie doprowadzi do paraliżu komunikacyjnego w takich miastach, jak np. Warszawa, Tychy, Rzeszów, Gdynia, Radom, Mysłowice, Trzebinia, Mielec, Tarnów czy Zamość, z uwagi na brak możliwości zorganizowania przez przewoźników transportu zastępczego w tak krótkim czasie.

IGKM zwraca uwagę, że wprowadzenie Planu w życie w praktyce oznacza konieczność całkowitego wyłączenia danej stacji CNG już przy wprowadzeniu 2. stopnia zasilania. Z uwagi na ograniczenia technologiczne, wynikające z budowy i zasady działania stacji CNG, w szczególności sprzęzarek służących do sprężania gazu ziemnego, brak jest możliwości technicznych zastosowania ograniczeń w wielkości maksymalnej mocy umownej, o których mowa w § 7 ust. 3, 4, 5 Rozporządzenia.

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

Nr konta: 80 1090 1870 0000 0001 0615 0818

ul. Wąwozowa 11 lok. U4A | 02-796 Warszawa | (+48) 22 848 21 01 | www.igkm.pl | igkm@igkm.pl

NIP: 521 008 65 88 | REGON: 012501721 | KRS: 0000170196 | Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Sprężarki służące do sprężania gazu ziemnego nie mają technicznych uwarunkowań ograniczania swojej godzinowej wydajności. Konstrukcja tych urządzeń wyklucza możliwość kontrolowanego sterowania ich wydajnością poprzez ograniczenia przepływu lub ciśnienia gazu ziemnego.

W przypadku stacji CNG wyposażonych w jedną sprężarkę gazu wartości mocy umownych dla pierwszego stopnia zasilania są ilościami minimalnymi, niezbędnymi do poprawnego działania stacji CNG. Jak wskazano w akapicie powyżej, w przypadku ograniczeń mocy godzinowych nie ma możliwości płynnego stopniowania pomiędzy stopniem 2. a 10. W przypadku stacji CNG zbudowanych w oparciu o dwie sprężarki można jedynie ograniczyć pobór godzinowy gazu poprzez wyłączenie jednej z nich z eksploatacji. Mamy wtedy możliwość ograniczenia mocy na takiej stacji CNG o 50 % lub 100% (czyli jej wyłączenia), jednak wyłączenie już jednej sprężarki spowoduje niemożliwość tankowania autobusów na takiej stacji CNG.

Reasumując, w przypadku stacji CNG z jedną sprężarką nie ma możliwości zmniejszania mocy zgodnie z Planem. Sprężarka taka może działać przy pełnej mocy albo musi pozostać wyłączona. Nie ma innej, pośredniej możliwości. W przypadku stacji dwusprężarkowych, można wyłączyć jedną z nich, co i tak uniemożliwi tankowanie autobusów.

Jak wskazano powyżej, wprowadzenie już 2. stopnia zasilania przewidzianego w Planie spowoduje konieczność wyłączenia sprężarek na stacjach CNG, co w praktyce skutkuje paraliżem komunikacyjnym w miastach, w których eksploatowane są autobusy zasilane gazem CNG. Co więcej, wyłączenie stacji CNG uniemożliwi korzystanie z ekologicznego paliwa gazu przez pojazdy należące do podmiotów odpowiedzialnych za gospodarowanie odpadami, które jako odbiorcy chronieni zostały na mocy przepisów Rozporządzenia wyłączone z planu ograniczeń dostaw gazu. Doprowadzi to niewątpliwie do konieczności poniesienia odpowiedzialności przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej z tytułu niezrealizowania usług przewozu ludności. Należy zauważyć, że przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, na mocy przepisów ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zobowiązane zostały do wyposażenia określonej procentowo części swoich flot właśnie w autobusy gazowe. Ponadto, również na poziomie unijnym, cały czas forsowane są rozwiązania stawiające na ekologię i ochronę środowiska, także w branży transportowej. Wprowadzanie zatem takich ograniczeń, jak wyżej opisane, pozostaje w sprzeczności z dotychczasową polityką zachęcania (lub nawet zobowiązywania) m.in. przedsiębiorstw komunikacji miejskiej do inwestowania we wdrażanie przyjaznych środowisku rozwiązań, co tylko może spotęgować społeczne niezrozumienie i złość, wywołane już wcześniej historycznie wysokimi cenami gazu.

Wobec powyższych argumentów, IGKM zwraca się z prośbą do Pana Ministra o zainicjowanie działań, których efektem będzie zmiana treści Rozporządzenia w taki sposób, aby działalność przedsiębiorstw komunikacji miejskiej oraz strategicznych przedsiębiorstw (PGNiG Obrót Detaliczny sp. z o.o.) posiadających stacje CNG, na których tankowane są autobusy, tak istotna z punktu widzenia obywateli, mogła być prowadzona w sposób niezagrożony, tj. poprzez uznanie tych przedsiębiorstw za odbiorców chronionych w rozumieniu Rozporządzenia.

z wyrazami szacunku