



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.530.2015

Kraków,

12 CZE. 2015

**Pani
Małgorzata Jantos
Radna Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pani interpelację w sprawie ekologicznych autobusów LNG, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 27 maja 2015 r., uprzejmie informuję,

Zasilanie gazowe autobusów komunikacji miejskiej było już przedmiotem zainteresowania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A., w czasie kiedy autobusy emitowały duże ilości zanieczyszczeń i nie było innych możliwości ich ograniczenia. W komunikacji miejskiej w Krakowie od stycznia 2007 r. eksploatowanych jest pięć sztuk autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym CNG, co pozwoliło poznać zarówno zalety, jak i wady zasilania gazowego.

Aktualnie proponowane autobusy zasilane gazem LNG różnią się od będących już w eksploatacji w Krakowie jedynie formą magazynowania gazu ziemnego, która następuje w postaci skroplonej przy zachowaniu identycznej konstrukcji silnika. Autobusy LNG były przedmiotem testów w Krakowie i na ich podstawie można potwierdzić zbieżność wyników eksploatacji autobusów LNG i CNG.

Argumenty dające w ubiegłych latach przewagę tej formie zasilania utraciły swe atuty i w obecnych uwarunkowaniach trudno jest je dostrzec. W ciągu ostatnich dziesięciu lat postęp techniczny w dziedzinie konstrukcji silników diesla doprowadził do znacznego obniżenia emisji szkodliwych składników spalin, do poziomu emisji silników zasilanych gazem ziemnym. W obecnej sytuacji, przy ocenie zasilania gazowego, argumenty przemawiające za ich eksploatacją straciły na znaczeniu. Potwierdzeniem takiego poglądu może być fakt odejścia po 30 latach stosowania paliwa gazowego przez przedsiębiorstwo komunikacyjne w Wiedniu na rzecz silników diesla spełniających normy emisji spalin Euro 6.

Ponadto zmiana sposobu zasilania autobusów jest decyzją długofalową i winna mieć silne oparcie w programach gospodarczych kraju oraz polityce fiskalnej państwa. W listopadzie 2013 r. w wyniku zmiany ustawy o VAT dokonano podwyżki cen gazu CNG poprzez wprowadzenie akcyzy w wysokości 11,04 zł/GJ, która doprowadziła do zaniku niedużych oszczędności osiągniętych na paliwie gazowym.

Zasilanie autobusów gazem LNG nie jest więc żadną alternatywą dla zasilania olejem napędowym i energią elektryczną. MPK S.A. planuje pozostać przy wysokoefektywnym zasilaniu tradycyjnym olejem napędowym i długookresowych testach autobusów elektrycznych, nie wyklucza natomiast, że po stworzeniu infrastruktury dystrybucji gazu LNG powróci do analiz efektywności zasilania autobusów gazem LNG. MPK S.A. z uwagą będzie monitorować rynek gazu LNG oraz obserwować zachowania innych użytkowników autobusów LNG oraz będzie działać na rzecz wykorzystania każdej sprzyjającej okoliczności do obniżenia kosztów eksploatacji i wielkości emisji spalin.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA
4. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. Aa