

ANALIZA PROJEKTU NFGWIOŚ „GAZELA”

- bez wnikania w szczegóły dotyczące pomocy publicznej, efektów ekonomicznych lub technicznych (czyli tylko z punktu widzenia ekologii) sprawa wyglądała interesująco
- dofinansowanie do zakupu autobusów hybrydowych z CNG (napęd na gaz CNG oraz napęd elektryczny) przez NFOŚiGW może wynieść nawet do 100%
- przekazanie spółce majątku w przypadku gdy pomiędzy gminą (organizatorem) a spółką komunalną (operatorem) zawarto umowę zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13) stanowi pomoc publiczną, która nie może być wyższa niż różnica pomiędzy wyznaczonym przez podmiot audytorski poziomem rekompensaty należnej spółce a poziomem rekompensaty faktycznie spółce przyznanej np. w okresie 2013-2022 (umowy do 10 lat) wolne środki pomocy publicznej wynoszą ok. 5-6 mln zł
- w tej sytuacji, gdy minimalna kwota aplikacji do NFOŚiGW wynosi 8 mln zł konieczne byłoby współfinansowanie przez Miasto w wysokości 2-3 mln zł
- takich środków Miasto nie posiada a nawet gdyby posiadało i chciało zainwestować to należałoby się zastanowić nad zasadnością :
 - w kwocie 8 mln zł będzie wykonanie stacji tankowania CNG ok. 2,5-3 mln zł i prawdopodobnie 3 autobusy hybrydowe po 1,6 do 2 mln zł za sztukę
 - efekt ekonomiczny i ekologiczny podobny jak przy zwykłych pojazdach na gaz ziemny (CNG), których cena zamyka się w 1,3 mln zł
 - hybrydy na CNG są eksploatowane tylko w dwóch miastach Europy tj. w Madrycie (Hiszpania) i Malmö (Szwecja).

Brak wiarygodnej oceny tej nowoczesnej technologii i samych autobusów produkowanych przez jedyne go producenta : hiszpański oddział indyjskiego koncernu samochodowego „Tata”
 - przy ewentualnym programie unijnym od 2014 roku, nawet przy finansowaniu w 40% przez gminy, za środki w wysokości ok. 2 mln zł z budżetu można sfinansować zadanie budowy stacji tankowania oraz zakupu też 3 szt. pojazdów na CNG (sprawdzonych, nie żadnych nowinek technicznych) lub zakupu nowoczesnych też ekologicznych autobusów na ON w ilości co najmniej 6 szt.
- poza tym główny argument ekologiczny jest też nie tak imponujący : o ile każdy pojazd na gaz to wyższy standard ekologiczny niż na ON ale 3 sztuki w zakresie ekologii dla całego miasta to niewiele
- aspekt ekonomiczny też pod dużym znakiem zapytania : jedyną formą wsparcia przez państwo jest fakt, że CNG jest zwolnione z podatku akcyzowego do 31 października 2013 r. – a co dalej?
- tak więc po dużej euforii wiele miast odstępkuje od tego projektu
- poza tym kwota 80 mln zł (przy minimalnym projekcie 8 mln zł) to kropla w morzu potrzeb dla całej komunikacji miejskiej w kraju – więc szansa też niewielka na zdobycie tych środków
- będą nowe programy środków unijnych więc niepotrzebne jest podejmowanie takiego ryzyka (choćby z punktu widzenia tak nowoczesnej i nie znanej oraz nie sprawdzonej do końca technologii)
- nowoczesne autobusy na ON, które od 01.01.2013 r. muszą posiadać normę emisji spalin EURO-6 są bardzo ekologiczne a ich cena to ok. 800 tys. zł.

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR SPÓŁKI

mgr Mieczysław Sabatowski