

W dniu 25 czerwca 2009 roku weszła w życie dyrektywa unijna zmieniająca mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z wykorzystania paliw w transporcie drogowym. Przepisy te miały być implementowane w porządkach prawnych poszczególnych państw członkowskich do dnia 31 grudnia 2010 roku. W Polsce nastąpiło jak na razie częściowe wdrożenie przepisów; obecnie do Komisji Wspólnej trafił kończący proces implementacji projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw.

Wprowadzane zmiany dotyczą:

- ustanowienia obowiązku monitorowania i redukcji emisji gazów cieplarnianych z paliw i energii stosowanej w transporcie. Następuje to poprzez przyjęcie, że przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, gazu skroplonego lub sprężonego gazu zielnego oraz przedsiębiorstwa energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną przeznaczoną do zasilania, wyposażonych w silniki elektryczne pojazdów samochodowych będą zobowiązani zapewnić w każdym roku kalendarzowym, co najmniej minimalną wartość ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw sprzedawanych, zbywanych w innej formie lub zużywanych na potrzeby własne oraz energii elektrycznej sprzedawanej odbiorcy końcowemu lub zużywanej przez nie na potrzeby własne. Skala rocznego ograniczenia emisji została określona na 4% do dnia 31 grudnia 2017 roku oraz 6% do dnia 31 grudnia 2020 roku. Redukcja emisji gazów cieplarnianych będzie mogła być realizowana m.in. przez stosowanie biokomponentów i biopaliw ciekłych oraz ograniczenie emisji powstających podczas spalania i uwalniania gazów do atmosfery w miejscach wydobywania ropy naftowej, a także stosowanie paliw o niższej wartości emisyjności (LPG, CNG). Oczywiście wymienione podmioty będą zobowiązane do składania rocznego sprawozdania. W przypadku nieosiągnięcia celu przez dany podmiot będzie mu wymierzana kara pieniężna. Dodać należy, że cykl życia paliw lub energii oznacza okres obejmujący wszystkie etapy niezbędne do wytworzenia danego paliwa lub energii, uwzględniający w szczególności uprawę lub wydobywanie, transport, wytwarzanie, przetwarzanie do zużycia tego paliwa w transporcie lub energii w pojazdach samochodowych;
- umożliwienia wprowadzenia do obrotu na stacjach paliwowych benzyn silnikowych zawierających do 10% bioetanolu lub do 22% objętościowo eteru etylo-tert-butyłowego lub eteru etylo-tert-amyłowego (tzw. benzyny E10). Dystrybutorzy z benzynami silnikowymi E10 będą musieli być odpowiednio oznaczone. Ustawa przewiduje do 31 grudnia 2016 roku obowiązek wprowadzania do obrotu równolegle benzyn silnikowych E5 (z mniejszą zawartością biokomponentów) – dedykowanych dla pojazdów wyposażonych w silniki, które nie zostały przystosowane do benzyn zawierających wyższy procent biokomponentów (wg obecnych szacunków jest to 70% pojazdów);
- określenia limitu zawartości manganu w benzynach silnikowych. Mangan stanowi składnik MMT dodawanego do benzyn w celu zwiększenia liczby oktanowej paliwa lub poprawy warunków spalania. Limit wyniesie 6 mg Mn/l do 31 grudnia 2013 roku, a od 1 stycznia 2014 roku – 2 mg Mn/l. Dystrybutorzy z benzynami silnikowymi z dodatkiem manganu będą musieli być oznaczone informacją „Zawiera dodatki metaliczne”;
- określenia wymagań jakościowych dla paliw stosowanych w silnikach rekreacyjnych jednostek pływających.

Projekt ustawy będzie przedmiotem obrad Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki

Ograniczanie emisji gazów cieplarnianych a paliwa

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: piątek, 14, wrzesień 2012 04:27

Grzegorz P. Kubalski

Odsłony: 1496

Regionalnej oraz Środowiska.