

Ministerstwo Energii przygotowało dokument „Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych”. Wprowadzenie dokumentu jest związane z Dyrektywą 2014/94/UE, która nakłada na państwa członkowskie obowiązek opracowania Krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury. Minimalny zakres Krajowych ram polityki jest określony w dyrektywie 2014/94/UE w art. 3. Projektowany dokument nie tylko jednak transponuje cele dyrektywy 2014/94/UE ale również przyczyni się do rozwoju zrównoważonego transportu, jak czytamy w uzasadnieniu.

Cel 1 milion aut elektrycznych...

Zgodnie z celem osiągnięcia liczby 1 mln pojazdów elektrycznych w 2025 r. w 2020 r. ich liczba w naszym kraju powinna wynosić ponad 75 tys. Elektryfikacja transportu powinna mieć miejsce głównie w aglomeracjach i na obszarach gęsto zaludnionych, w związku z tym w 2020 r. 70% pojazdów elektrycznych w Polsce powinno być zarejestrowanych i użytkowanych w wybranych aglomeracjach i obszarach gęsto zaludnionych. W celu uzyskania jak największej funkcjonalności powstającej infrastruktury ładowania, należy zapewnić jej pełną dostępność dla wszystkich użytkowników samochodów elektrycznych – nawet w przypadku, gdy dany użytkownik w momencie ładowania nie posiada umowy ze sprzedawcą usługi ładowania. Istotnym jest również uregulowanie standardu powstającej infrastruktury, dzięki czemu zapewniona zostanie jej pełna jednolitość i interoperacyjność. Niewątpliwie wsparciem dla rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych byłby rozwój ładowarek o dużej mocy wzdłuż sieci bazowej TEN-T.

W związku z tym przewidywane jest utworzenie odpowiedniego instrumentu finansowego, którego środki byłyby przeznaczone m.in. na:

1. wsparcie zakupu pojazdów elektrycznych, pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) oraz skroplonym gazem ziemnym (LNG),
2. wsparcie na budowę i rozwój odpowiedniej infrastruktury dla paliw alternatywnych, w szczególności punktów ładowania energią elektryczną pojazdów, punktów tankowania gazu ziemnego, w aglomeracjach i obszarach gęsto zaludnionych, w tym dla jednostek samorządu terytorialnego
3. wsparcie dla samorządów polityki opłat za parkowanie pojazdów niskoemisyjnych.

Szczegółowe zasady funkcjonowania takiego instrumentu prawnego zostaną określone na poziomie ustawowym. Środki byłyby skierowane do władz samorządowych, przedsiębiorców, osób fizycznych. Właściwe wydatkowanie środków finansowych pozwoli osiągnąć cele wyznaczone w niniejszym programie.

Wiele stacji CNG

Jak wskazuje treść przepisów dyrektywy 2014/94/UE, stacje tankowania gazu ziemnego, CNG i LNG muszą zostać rozmieszczone wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Stacje tankowania nie muszą więc znajdować się w Miejscach Obsługi Podróżnych, jednak muszą znajdować się w takich lokalizacjach, aby użytkownicy sieci bazowej mogli z nich korzystać.

Statki i prąd

Biorąc pod uwagę charakterystykę polskich portów, należy stwierdzić, że jeśli instalacje do zasilania statków na nabrzeżu energią elektryczną powinny powstać, w uzasadnionych przypadkach: w Gdańsku, Gdyni, w Szczecinie, i Świnoujściu. Najlepszym rozwiązaniem byłoby stworzenie projektu pilotażowego w jednym z tych portów. Projekt taki pozwoliłby dokładnie ocenić zalety i koszty takiego rozwiązania.

Trzeba podkreślić, że dotychczas przeprowadzone analizy wskazują, że rozmieszczenie infrastruktury ładowania we wszystkich portach sieci TEN-T jest nieuzasadnione ekonomicznie, przy obecnych kosztach tej infrastruktury i braku zainteresowania armatorów tą technologią.