



Alternatywne paliwa w transporcie takie jak energia elektryczna, wodór gaz czy biopaliwa to temat seminarium z udziałem ekspertów Komisji Europejskiej oraz przedstawicieli branży. - Państwa UE wydają ponad miliard euro dziennie na produkty ropopochodne – podkreślał José Fernandez Garcia z Dyrekcji Generalnej ds. Transportu KE podczas seminarium pt. "Czysta energia dla transportu" zorganizowanym 22 kwietnia br. przez Przedstawicielstwo KE w Polsce. Dlatego Europa będzie dążyć do uniezależnienia się od ropy naftowej.

Spotkanie otworzył **Zbigniew Gniatkowski**, kierownik Wydziału Prasy i Mediów Przedstawicielstwa KE w Polsce. Przypomniwał, iż wydarzeniem, które bezpośrednio przyczyniło się do zorganizowania dyskusji, było przyjęcie przez Komisję Europejską strategii, określanej jako pakiet "Czysta energia dla transportu". Jego celem jest zwiększenie konkurencyjności Unii Europejskiej na szybko rozwijającym się światowym rynku paliw alternatywnych. - *Problemem, który dostrzegła KE, jest nadmierne uzależnienie europejskiego transportu od ropy naftowej oraz jego konsekwencje, zarówno na płaszczyźnie gospodarczej, jak i wpływu na środowisko naturalne* – mówił

Zbigniew Gniatkowski

. – *Rozwiązanie stanowić może wykorzystanie w transporcie paliw alternatywnych, takich jak energia elektryczna, wodór, biopaliwa czy gaz ziemny, wymaga to jednak podjęcia dodatkowych działań, które ułatwiłyby rozwój jednolitego europejskiego rynku tych paliw. Pakiet "Czysta energia dla transportu" stanowić ma narzędzie ułatwiające ten rozwój*

José Fernandez Garcia z Dyrekcji Generalnej ds. Transportu KE przypomniwał, że inicjatywa Komisji została ogłoszona 24 stycznia br. i właśnie rozpoczęła się dyskusja na ten temat w Parlamencie Europejskim, Komitecie Regionów i Europejskim Komitecie Ekonomiczno-Społecznym. Celem tej inicjatywy jest poprawa konkurencyjności UE na światowym rynku paliw alternatywnych oraz zwiększenie liczby instalacji zaopatrujących pojazdy w te paliwa do 2020 roku. Zaproponowany przez KE pakiet składa się z 3 elementów:

- komunikatu w sprawie europejskiej strategii w zakresie paliw alternatywnych;
- dyrektywy dotyczącej infrastruktury i norm;
- dokumentu towarzyszącego zawierającego opis planu działania na rzecz skroplonego gazu ziemnego (LNG) w żegludze.

Jako główne paliwa alternatywne Komisja zaproponowała: energię elektryczną, wodór, biopaliwa, gaz ziemny skroplony (LNG) i sprężony (CNG), oraz płynny gaz ropopochodny (LPG).

Ekspert Komisji Europejskiej zwrócił uwagę, że wymiar kosztowy uzależnienia od ropy naftowej również miał wpływ na podjęcie przez KE tej inicjatywy: - *Wydatki gospodarstw domowych na paliwa są istotnym elementem ponoszonych przez nie kosztów ogółem* – mówił

José Fernandez Garcia.

—

Państwa UE wydają ponad miliard euro dziennie na produkty ropopochodne.

Zauważył, że popyt na paliwa, w związku z różnymi inicjatywami stymulującymi mobilność Europejczyków, będzie rósł, dobrze, by odpowiedzią na niego były paliwa alternatywne. - *Komunikat nakierowany jest na odejście w długim terminie od importu ropy naftowej i uniezależnienie się od tego rodzaju paliwa*

.

Koncepcja dyrektywy ma na celu rozwiązanie trzech głównych problemów dotyczących rozwoju czystych paliw: wysokiej ceny pojazdów, braku akceptacji ze strony konsumentów oraz braku stacji ładowania i uzupełniania paliwa. Dlatego Komisja zaproponowała państwom członkowskim pakiet wiążących celów dotyczących minimalnego poziomu infrastruktury dla czystych paliw (takich jak energia elektryczna, wodór i gaz ziemny) oraz jednakowe dla całej UE normy w zakresie potrzebnego wyposażenia. - *Do tej pory nie było powszechnej propozycji dla całej Europy, która ujednoliciłaby standardy i nie dopuszczałaby do rozdrabniania się rynków* – mówił ekspert KE. – *Chcemy działać na rynku paneuropejskim, chcemy stworzenia wspólnego rynku dla paliw alternatywnych*

. Podkreślał jednocześnie, że państwa członkowskie miałyby określić własne przepisy wprowadzające takie rozwiązania i że Komisja nie narzuca państwom członkowskim struktury paliw alternatywnych.

Pakiet wprowadza dwa rodzaje obowiązków dla państw członkowskich: obowiązek określenia ram polityki krajowej w tym zakresie oraz obowiązek wynikowy, czyli utworzenie pewnego

minimalnego poziomu infrastruktury do 2020 roku. Wśród zaproponowanych konkretnych celów jest m.in. zapewnienie minimalnej liczby punktów ładowania pojazdów elektrycznych z wykorzystaniem jednakowej wtyczki, z czego co najmniej 10 proc. miałyby być publicznie dostępnych; utworzenie stacji uzupełnienia LNG co 400 km się przy drogach transeuropejskiej sieci bazowej (TEN-T) czy zapewnienie publicznie dostępnych punktów uzupełniania CNG w odstępach nie większych niż 150 km. Określona będzie także minimalna liczba stacji wodorowych wzdłuż głównych dróg sieci TEN-T w krajach, które mają już taką infrastrukturę, oraz minimalna liczba stacji LNG dla statków morskich i śródlądowych.

Inicjatywa Komisji uwzględnia także kwestię konieczności ustalenia jednolitych norm i standardów. - *Chcemy, aby odpowiednie przepisy zostały przyjęte do 2015 roku* – mówił **Garcia**

Standaryzacji podlegać ma np. wtyczka do ładowania samochodu elektrycznego.

Pakiet nie zapomina także o konsumentach. - *To konsumenci będą dokonywali wyboru, ich akceptacja jest istotna* – mówił **José Fernandez Garcia**. – *Zaproponowane cele są wyważone, tak aby obywatele UE mogli poruszać się za pomocą pojazdów na paliwa alternatywne nie tylko po swoim państwie, ale i także między krajami członkowskimi* – podkreślał.

Seminarium zorganizowało Przedstawicielstwo KE w Polsce. Ze strony Krajowej Izby Biopaliw udział w wydarzeniu wzięł Dyrektor Generalny Adam Stępień.

źródło: Przedstawicielstwo KE w Polsce