

ELEKTROMOBILNOŚĆ

fundusz niskoemisyjnego transportu



W 2017 R. TRWAŁY PRACE LEGISLACYJNE DOTYCZĄCE RÓŻNYCH DOKUMENTÓW ZWIĄZANYCH M.IN. Z PALIWAMI ALTERNATYWNYMI, OCHRONĄ POWIETRZA ORAZ ELEKTROMOBILNOŚCIĄ.

CAŁY PROJEKT/PAKIET REGULACYJNY OBEJMOWAŁ CZTERY PODSTAWOWE DOKUMENTY STRATEGICZNE:

- ▶ PLAN ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI,
- ▶ KRAJOWE RAMY POLITYKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY PALIW ALTERNATYWNYCH,
- ▶ FUNDUSZ NISKOEMISYJNEGO TRANSPORTU,
- ▶ USTAWA O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH.

W marcu 2017 r. Rada Ministrów przyjęła Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce oraz „Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.”

Zgodnie z tymi dokumentami ma powstać 6 400 punktów ładowania energią elektryczną i 70 stacji gazu ziemnego CNG zlokalizowanych w miastach oraz wzdłuż kluczowych tras szybkiego ruchu.

Następnie kontynuowano prace nad ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych, przyjętą przez Radę Ministrów w dn. 28 grudnia 2017 r. oraz uchwaloną przez Sejm w styczniu 2018 r., jej celem jest stymulowanie rozwoju elektromobilności oraz zastosowania paliw alternatywnych w transporcie, a także zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego i niezależności energetycznej Polski oraz poprawa jakości powietrza w miastach.

Władze państwowe podkreślają też, że wzrost zastosowania paliw alternatywnych w transporcie będzie niósł za sobą rozwój nowoczesnych technologii na rynku polskim. Według zapisów ustawowych zakłada się również możliwość powstawania w miastach stref czystego transportu po których będą mogły poruszać się pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi – energią elektryczną, gazem ziemnym lub wodorem.

W ustawie przewidziano różne korzyści dla użytkowników pojazdów elektrycznych, w tym m.in. zwolnienie z akcyzy przy zakupie samochodu elektrycznego, korzystniejszą stawkę amortyzacji, możliwość poruszania się po buspasach, darmowy postój w strefach płatnego parkowania.

Kolejnym elementem tego projektu jest powstanie Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Ministerstwo Energii przygotowało nowelizację ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, która tworzy Fundusz Niskoemisyjnego Transportu oraz przewiduje dodatkowe środki na walkę ze smogiem dla NFOŚiGW.

Według założeń Fundusz ma finansować projekty związane z elektromobilnością i transportem opartym na paliwach alternatywnych. Uchwalenie tej ustawy przewidziano w pierwszym kwartale 2018r. Niestety, w wyżej wymienionych dokumentach pominięto LPG poza opisem rynku paliw alternatywnych w Polsce oraz zacytowaniem przepisów europejskich o paliwach alternatywnych.

POGP wnioskowała o uwzględnienie gazu płynnego LPG w ww. regulacjach w pełni rozumiejąc również potrzebę implementacji Dyrektywy 2014/94/UE o rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Gaz płynny LPG jest paliwem alternatywnym w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Europy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Produkt ten zaliczany jest do paliw alternatywnych również w przypadku jego łączonego wykorzystania, na przykład za pomocą systemów technologii dwupaliwowej.

Nawet w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych w definicjach gaz płynny (LPG) jest uwzględniony obok takich paliw jak CNG i LNG. Podkreślić należy, iż LPG jest produktem pochodzenia naturalnego (wydobycie) oraz produktem ubocznym z procesów przetwórstwa ropy naftowej. Producentami tego gazu w naszym kraju są: PGNiG S.A., GK Orlen S.A. i Grupa Lotos S.A. LPG jest czysto spalającym się paliwem, a jego użycie praktycznie nie generuje cząstek stałych i sadzy.

RYNEK GAZU PŁYNNEGO (LPG) JEST W POLSCE RYNKIEM ROZWINIĘTYM.

W zakresie rozwoju autogazu wśród krajów UE plasuje się na pierwszym miejscu pod względem ilości samochodów osobowych z instalacją LPG. Posiadamy w pełni rozwiniętą i zdaniem POGP wystarczającą infrastrukturę do obsługi tego sektora paliw.

Sektor ten rozwinął się przede wszystkim dzięki przedsiębiorczości naszego społeczeństwa. Należy zaznaczyć, że organy władzy państwowej dostrzegały jego znaczenie dla transportu, jakkolwiek spotykana teza o popieraniu rozwoju poprzez utrzymywanie preferencyjnych w stosunku do paliw tradycyjnych stawek podatku akcyzowego nie znajduje potwierdzenia w świetle danych europejskich.

Wiele państw UE w swoich programach rozwojowych równorzędnie traktuje oba paliwa gazowe: CNG i LPG, a poszczególne miasta i regiony wdrażają systemy wsparcia dla obu tych nośników jednocześnie. Emisyjność pojazdów z zastosowaniem paliwa LPG jest porównywalna do pojazdów z CNG i LNG.

Niepokój POGP budzi fakt, że państwo takie jak Polska nie ujmuje LPG w swoich opracowaniach dotyczących przyszłości rynku paliw alternatywnych. Uważamy, że z uwagi na swoje właściwości fizykochemiczne gaz LPG powinien być traktowany równorzędnie z CNG/LNG w kwestiach takich jak np.: prace badawczo – rozwojowe czy też możliwości wjazdu do stref niskoemisyjnych.

Dobrym przykładem świadczącym o tym, że samochody na LPG są traktowane na równi z samochodami elektrycznymi jest Rzym. 21 stycznia 2018 r. w stolicy Włoch wprowadzono „Niedzielę bez samochodów”. Celem było zmniejszenie emisji szkodliwych substancji. Z zakazu wyłączone były samochody elektryczne oraz napędzane gazem płynnym LPG. Kolejne takie niedziele zaplanowano na 11 i 25 lutego 2018 r.

Polscy producenci i dystrybutorzy instalacji autogazowych, w tym zbiorników samochodowych to ścisła światowa czołówka. POGP uważa jednak, że nadal istnieją szanse rozwoju tego rynku.

Polska jest pionierem w zastosowaniu mieszanki Diesel-LPG-mix, jak również polskie firmy pracują nad wdrożeniem zastosowania gazu tak LPG, jak i CNG do ciągników rolniczych oraz prowadzą prace udoskonalające instalacje zasilania pojazdów.

KONKLUZJE

Zdaniem POGP nie ma żadnych przeszkód, aby katalog instrumentów wsparcia, który mógłby być wykorzystywanym przez firmy do zakupu pojazdów niskoemisyjnych ze środków Unii Europejskiej, przewidywał wsparcie dla LPG.



POGP stoi na stanowisku, że brak uwzględnienia LPG w przepisach ustawowych na wiele lat zablokuje wszelkie prace badawczo - rozwojowe ze szkodą dla konkurencyjności tej branży wobec innych państw, jak i pozostałych sektorów gospodarki.

Wnioski składane przez POGP miały na celu wyłącznie uwzględnienie LPG w przepisach ogólnych, jak również ewentualne wsparcie dla transportu publicznego, badań, programów edukacyjnych i działań związanych z monitorowaniem prawidłowości funkcjonowania rynku.

Brak LPG w regulacjach ustawowych, przy założeniu jednopaliwowości pojazdów napędzanych CNG i LNG (wyłącznie autobusy miejskie oraz niewielka ilość małych samochodów dostawczych) sprawi, że zastosowanie niektórych przepisów o paliwach alternatywnych będzie miało charakter marginalny.

POGP deklarowała gotowość do przedstawienia wszelkich danych i informacji. Jako przykład przytaczano m.in. wyniki badań wykonanych w Instytucie Transportu Samochodowego, gdzie po zastosowaniu mieszanki LPG-Diesel odnotowano zmniejszenie emisji cząstek stałych o 85% w stosunku do samego diesla.

Jak wspomniano wcześniej, postulaty nie znalazły zrozumienia u projektodawców całego systemu.

Poniżej przytaczamy uzasadnienie odrzucenia postulatów POGP: „Rynek LPG to rynek rozwinięty, na którym infrastruktura do tankowania znajduje się na podobnym poziomie rozwoju jak infrastruktura do tankowania paliw konwencjonalnych. Wskazane przez Projektodawcę działania w ramach rozwoju rynków innych paliw alternatywnych dają natomiast największą szansę na redukcję emisji w transporcie”.

POGP wyraża nadzieję na korektę przynajmniej niektórych regulacji, a w szczególności w odniesieniu do możliwości wsparcia kosztownych prac badawczo - rozwojowych.

(*) Cyt. Ministerstwo Energii, Zestawienie uwag do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Źródło: Raport Roczny POGP