

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE”

[COM(2021) 559 final – 2021/0223 (COD)]

„Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Strategiczny plan wdrażania określający zestaw dodatkowych działań wspierających szybki rozwój infrastruktury paliw alternatywnych«”

[COM(2021) 560 final]

(2022/C 152/23)

Sprawozdawca: **John COMER**

Wniosek o konsultację	Rada Unii Europejskiej, 30.7.2021 Parlament Europejski, 13.9.2021 Komisja Europejska, 13.9.2021
Podstawa prawna	Art. 90–91 ust. 170–171 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	9.11.2021
Data przyjęcia na sesji plenarnej	9.12.2021
Sesja plenarna nr	565
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	137/4/9

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES przyjmuje z zadowoleniem wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

1.2. Wydaje się, że pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym (BEV) wyłaniają się jako opcja preferowana przez większość producentów, jeśli chodzi o transport samochodowy. Niedobór (prawdopodobnie krótkoterminowy) i rosnąca cena litu stanowią przeszkodę w szybkim rozwoju pojazdów BEV, podobnie jak i duże opóźnienia w badaniach i rozwoju skuteczniejszych systemów magazynowania. Jednakże możliwość dalszych badań i rozwoju technologicznego może przyczynić się do złagodzenia tych obecnych problemów.

1.3. Na świecie istnieją duże zasoby litu. Największe znane zasoby posiada Chile, a następnie Australia i Chiny. Trzeba inwestować w nowe kopalnie w celu złagodzenia obecnej trudnej sytuacji w zakresie dostaw. Istnieją problemy środowiskowe związane z przemysłem wydobywczym, zwłaszcza z wysokim zapotrzebowaniem na wodę i możliwym zanieczyszczeniem przez toksyczne substancje chemiczne. Ponadto z branżą tą wiążą się często poważne problemy społeczne. EKES z dużym niepokojem śledzi te aspekty handlu międzynarodowego. W międzynarodowych umowach handlowych i łańcuchach wartości trzeba zawrzeć wymogi ekologicznego i zrównoważonego rozwoju oraz wiążące zobowiązania przedsiębiorstw do dochowania należytej staranności⁽¹⁾. W UE są możliwości wydobycia litu w Portugalii, przy założeniu, że rozwiazane zostaną kwestie środowiskowe.

1.4. Powszechny rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w całej UE ma zasadnicze znaczenie, a inwestorom trzeba dać pewność potrzebną do tworzenia infrastruktury paliw alternatywnych. Władze publiczne muszą zapewnić dostępność paliw alternatywnych i stacji ładowania tam, gdzie jest to konieczne, a zwłaszcza na obszarach, na których ich oferowanie nie jest jeszcze ekonomicznie opłacalne.

⁽¹⁾ Zob. opinie Dz.U. C 220 z 9.6.2021, s. 118 i Dz.U. C 123 z 9.4.2021, s. 59.

1.5. EKES zwraca uwagę na znaczącą rolę odnawialnych źródeł energii, w tym biopaliw, jako natychmiastowego i rozsądnie wycenionego rozwiązania, w szczególności dla pojazdów ciężkich i transportu drogowego na duże odległości. Należy zwrócić uwagę na ślad gazów cieplarnianych wszystkich paliw alternatywnych i odnawialnych.

1.6. Modernizacja sieci elektroenergetycznej musi być bezpośrednim priorytetem, aby ułatwić działanie stacji szybkiego ładowania, a także produkcję wodoru i innych paliw alternatywnych. Ponadto konieczne jest zainstalowanie dwukierunkowych inteligentnych systemów pomiarowych, aby umożliwić przepływ energii elektrycznej w obu kierunkach. Należy dokonać przeglądu wymogów w zakresie planowania i regulacji, aby uniknąć opóźnień w modernizacji sieci.

1.7. Dekarbonizacja transportu jest nierozdzielnie powiązana z szybkim wzrostem produkcji zielonej energii. Z punktu widzenia polityki klimatycznej elektromobilność ma sens tylko w połączeniu z wykorzystaniem zielonej energii, a zatem konieczne jest zwiększenie inwestycji w nią. Komisja musi bardziej intensywnie wspierać rozwój modeli prosumenckich i ujmować je w swoich analizach.

1.8. Konieczne jest wspieranie masowych inwestycji publicznych w badania i rozwój w zakresie prac naukowych i technologicznych mających na celu ulepszenie baterii, zwłaszcza pod względem wielkości, pojemności i okresu użytkowania. Jeżeli badania naukowe pozwolą doprowadzić do zmniejszenia zapotrzebowania na lit do baterii dla pojazdów, zmniejszy to naszą zależność od ograniczonych światowych dostaw pochodzących spoza UE. Możliwość ta poprawiłaby zdolności UE w odniesieniu do szybkiego wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych w transporcie, prowadząc do mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Ponadto istnieje pilna potrzeba badań i innowacji oraz rozwoju technologicznego, tak aby wszystkie możliwe paliwa alternatywne były oceniane i promowane oraz by uwzględniano wszystkie rodzaje transportu. Nie byłoby rozsądne uzależnienie się tylko od jednego systemu. W szczególności należy zbadać potencjał ekologicznego wodoru.

1.9. Zdecydowaną większość konsumentów uda się przekonać do zakupu pojazdu typu BEV tylko wtedy, gdy będzie pewne, że istnieje odpowiednia infrastruktura ładowania. Nawet konsumenci, którzy rzadko przejeżdżają długie trasy, muszą mieć pewność, że będą mogli pokonać dużą odległość pojazdem BEV, gdyby zaistniała taka potrzeba. Dlatego też omawiane rozporządzenie jest tak ważne i musi zostać w pełni wdrożone w całej UE.

1.10. EKES podkreśla, że niezbędne jest, by infrastruktura była w pełni interoperacyjna pod każdym względem w całej UE. Nie może dojść do sytuacji, w której kierowcy musieliby przewozić adaptory w swoich samochodach, aby móc korzystać z infrastruktury paliw alternatywnych w różnych państwach członkowskich.

1.11. Opcja wykorzystywania kodu QR (fotokodu) na potrzeby płatności ad hoc nie jest systemem płatności powszechnie stosowanym w UE wbrew temu, co stwierdza Komisja w art. 5 ust. 2. EKES przewiduje, że korzystanie z tego rozwiązania spowoduje problemy z dostępnością dla wielu grup użytkowników. Komitet sprzeciwia się sytuacji, w której stosowanie kodu QR byłoby jedyną metodą dokonywania płatności ad hoc. Dla wszystkich płatności ad hoc muszą być dostępne czytniki kart płatniczych.

1.12. Dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii opisuje metody obliczania emisji gazów cieplarnianych związanych z różnymi paliwami alternatywnymi. Jednak dla obywateli podejmujących decyzję o zakupie ma to znikome znaczenie, ponieważ wielkość emisji gazów cieplarnianych związanych z pojazdami nie jest praktycznie znana, a zapewnienia producentów i sprzedawców samochodów nie są poddawane odpowiedniej weryfikacji. Trzeba zaradzić tej sytuacji.

1.13. EKES ubolewa, że praktycznie nie ma debaty na temat tego, jak obywatele, spółdzielnie, a także związki zawodowe i pracodawcy mogliby przyczynić się do tego procesu. I to pomimo tego, że jednym z celów unii energetycznej jest umieszczenie zwykłych obywateli i obywateli, a tym samym rozwiązań lokalnych, w samym centrum uwagi, oraz że jasne staje się, że znaczna część sesji ładowania pojazdów elektrycznych odbywa się w domu lub miejscu pracy. Uważa zatem, że potrzebna jest nowa strategia, bardziej zgodna z celem ukierunkowania unii energetycznej na obywateli, aby zachęcić obywateli, spółdzielnie, związki zawodowe i pracodawców do większego zaangażowania we współpracę nad szybszą dekarbonizacją transportu.

2. Streszczenie wniosku Komisji

2.1. Dobrostan gospodarczy i społeczny obywateli UE zależy od wydajnego i efektywnego systemu mobilności w całej UE.

2.2. Transport odpowiada za około 25 % emisji gazów cieplarnianych w UE i ma również poważny wpływ na jakość powietrza w ośrodkach miejskich.

2.3. W grudniu 2019 r. Komisja przyjęła komunikat dotyczący Europejskiego Zielonego Ładu, w którym wzywa się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z transportu o 90 % do 2050 r., a jednocześnie do działania w kierunku osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń. We wrześniu 2020 r. Komisja przyjęła wniosek dotyczący europejskiego prawa o klimacie w celu zmniejszenia do 2030 r. emisji netto gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % – pakiet „Gotowi na 55”.

2.4. W grudniu 2020 r. Komisja przyjęła komunikat w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Strategia stanowi podwaliny przemian w transporcie w UE niezbędnych, aby osiągnąć inteligentną i zrównoważoną przyszłość.

2.5. Omawiany wniosek zawiera nowe rozporządzenie w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchyla dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE^(?).

2.6. Dyrektywa 2014/94/UE weszła w życie w 2014 r. Dyrektywa ta przewiduje wspólne środki ramowe pozwalające na rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, aby ułatwić ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z transportu. Wyznacza ona minimalne wymogi tworzenia infrastruktury paliw alternatywnych ze stacjami ładowania pojazdów elektrycznych i stacjami tankowania skroplonego i sprężonego gazu ziemnego (LNG i CNG) oraz wodoru, która będzie realizowana w drodze nawiązujących krajowych ram politycznych. Strategia ta ma umożliwić ponadgraniczne funkcjonowanie wszystkich środków transportu w ramach sieci TEN-T.

2.7. W niedawno opublikowanym sprawozdaniu w sprawie wdrażania powyższej dyrektywy Komisja odnotowuje pewien postęp we wdrażaniu przepisów, lecz zauważa, że w UE nie ma kompleksowej i pełnej sieci infrastruktury paliw alternatywnych.

2.8. Komisja przeprowadziła ocenę ex post dyrektywy. W ocenie stwierdzono, że dyrektywa nie jest odpowiednio dostosowana do realizacji ambitniejszych celów klimatycznych na 2030 r.

2.9. Proponowane rozporządzenie jest częścią ogólnego zbioru wzajemnie powiązanych działań politycznych w ramach pakietu „Gotowi na 55”, który przewiduje działania we wszystkich sektorach, aby osiągnąć cele klimatyczne przewidziane na 2030 r.

2.10. Szczegółowe cele proponowanego rozporządzenia to:

2.10.1. zapewnienie minimalnej infrastruktury paliw alternatywnych pozwalającej na obsługę pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi we wszystkich rodzajach transportu we wszystkich państwach członkowskich;

2.10.2. zapewnienie pełnej interoperacyjności tej infrastruktury;

2.10.3. zagwarantowanie, że użytkownicy będą w pełni informowani oraz będą mogli korzystać z wszelkich form płatności.

2.11. Komisja uważa, że jedynie wspólne, europejskie ramy ustawodawcze mogą pozwolić na osiągnięcie założeń dekarbonizacji wszystkich rodzajów transportu we wszystkich państwach członkowskich w sposób spójny i konsekwentny.

2.12. W następstwie sprawozdania z szeroko zakrojonej oceny skutków Komisja zdecydowała się na przyjęcie drugiej opcji politycznej. Opcja ta zakłada obowiązkowe cele w odniesieniu do floty w zakresie punktów ładowania pojazdów elektrycznych dla pojazdów lekkich oraz wyznaczenie celów w oparciu o kryterium odległości dla wszystkich pojazdów drogowych w sieci TEN-T, w tym węzłów miejskich infrastruktury pojazdów ciężkich. Przewiduje się również szczegółowe przepisy dotyczące portów i lotnisk w ramach sieci TEN-T, jednak nie wyznaczono obowiązkowych celów. Opcja zakłada również większe ujednoczenie możliwości płatniczych, norm fizycznych i komunikacyjnych oraz praw konsumentów. Zwiększyłyby to przejrzystość cen oraz informacje dla użytkowników oraz uwzględniłyby drogowskazy do stacji ładowania i paliw.

2.13. Rozporządzenie uznano za najlepsze rozwiązanie, aby osiągnąć założone cele we wszystkich państwach członkowskich UE.

(?) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

2.14. Państwa członkowskie będą musiały przyjąć znowelizowane krajowe ramy polityczne, aby rozwijać rynek paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozmieszczać odpowiednią infrastrukturę zgodnie z bardziej rygorystycznymi przepisami i obowiązkowymi celami. Rozporządzenie zawiera również postanowienia w zakresie kształtowania strategicznego rozwoju paliw alternatywnych w innych rodzajach transportu, w których nie istnieją obowiązkowe wymogi.

2.15. Państwa członkowskie będą regularnie informować Komisję. Komisja będzie monitorować postępy w każdym państwie członkowskim i przygotowywać sprawozdania.

2.16. Rozporządzenie zawiera postanowienia, na mocy których państwa członkowskie zapewniają instalację minimalnego zasilania energią elektryczną z lądu dla niektórych statków wypływających w morze w portach morskich oraz dla statków śródlądowych, z uwzględnieniem konkretnych wyjątków.

2.17. Przewidziano minimalne wymogi w zakresie zasilania energią elektryczną wszystkich statków powietrznych podczas postoju na lotniskach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T.

2.18. Artykuł 3 wyznacza cele w zakresie infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych.

2.19. Artykuł 4 wyznacza cele w zakresie infrastruktury ładowania elektrycznych pojazdów ciężarowych.

2.20. Cele dla infrastruktury tankowania wodorem zawarto w art. 6.

2.21. Przepisy zawierają również cele w zakresie odpowiedniej liczby dostępnych publicznie stacji tankowania LNG w sieci bazowej TEN-T do stycznia 2025 r. na obszarach, gdzie jest popyt na takie zasilanie.

2.22. Cele w zakresie zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i śródlądowych są określone w art. 9 i 10.

2.23. Cele zaopatrzenia w LNG w portach morskich przewidziano w art. 11.

2.24. Cele zaopatrzenia w energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych przewidziano w art. 12.

2.25. W art. 5 ust. 2 lit. a) wniosku Komisja proponuje, aby stacje ładowania o niskiej mocy były wyposażone w instrument płatniczy „powszechnie wykorzystywany w Unii”, tak aby konsumenci mogli płacić na zasadzie *ad hoc*. Takim instrumentem płatniczym może być 1) czytnik kart płatniczych; 2) bezdotykowy czytnik kart lub 3) urządzenie generujące kod QR na potrzeby transakcji płatniczej.

2.26. W komunikacie (COM(2021) 560 final) Komisja przedstawia strategiczny plan wdrażania określający zestaw dodatkowych działań wspierających szybki rozwój infrastruktury paliw alternatywnych.

2.27. Instrument „Łącząc Europę” na lata 2021–2027 (instrument „Łącząc Europę” II) będzie ukierunkowany na zmianę klimatu. W tym celu w ramach instrumentu „Łącząc Europę” II stworzony zostanie Instrument na rzecz Paliw Alternatywnych, który będzie finansował infrastrukturę paliw alternatywnych poprzez połączenie dotacji udzielanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” z dofinansowaniem uzyskanym od instytucji finansowych w celu osiągnięcia większego wpływu inwestycji.

2.28. Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności są dostępne w celu wspierania inwestycji w badania, innowacje i wdrażanie infrastruktury paliw alternatywnych, w szczególności w słabiej rozwiniętych państwach członkowskich i regionach.

2.29. Zdaniem Komisji obecnie potrzeba skutecznej i efektywnej współpracy transgranicznej i międzysektorowej między wszystkimi zainteresowanymi stronami z sektora publicznego i prywatnego w zakresie rozwoju otwartej, przejrzystej i interoperacyjnej infrastruktury oraz płynnych usług infrastrukturalnych.

3. Uwagi ogólne

3.1. Sektor transportu odpowiada za 22,3 % łącznych emisji gazów cieplarnianych w UE, zaś transport drogowy odpowiada za 21 % emisji gazów cieplarnianych. Samochody osobowe odpowiadają za 12,8 % emisji gazów cieplarnianych w UE, samochody dostawcze – za 2,5 %, a samochody ciężarowe i autobusy – za 5,6 % (źródło: Europejska Agencja Środowiska, 2017 r., z wyłączeniem emisji międzynarodowych i emisji z obszarów morskich). Zgodnie ze sprawozdaniem Komisji z 2018 r. udział emisji z sektora transportu wzrósł w UE z 14,8 % w 1990 r. do 24,6 % w 2018 r. Szybka dekarbonizacja sektora transportu ma zasadnicze znaczenie, by osiągnąć cele wyznaczone w Europejskim Zielonym Ładzie. EKES z zadowoleniem przyjmuje omawiane rozporządzenie jako skuteczny krok naprzód w dekarbonizacji sektora transportu. Zasadnicze znaczenie ma utrzymanie jakości wszystkich usług transportowych w całym procesie dekarbonizacji.

3.2. EKES ubolewa, że praktycznie nie ma strategicznej debaty na temat tego, jak obywatele, spółdzielnie, a także związki zawodowe i pracodawcy mogliby przyczynić się do rozwoju infrastruktury ładowania. I to pomimo tego, że jednym z celów unii energetycznej jest umieszczenie zwykłych obywateli i obywateli, a tym samym rozwiązań lokalnych, w samym centrum uwagi, szczególnie, że staje się jasne, iż znaczna część sesji ładowania pojazdów elektrycznych odbywa się w domu i miejscu pracy. W związku z tym zwraca się do Komisji o zainicjowanie takiej strategicznej dyskusji.

3.3. Powszechne wdrożenie samochodów elektrycznych będzie z czasem wymagać zwiększenia produkcji energii elektrycznej i modernizacji sieci, by umożliwić szybkie ładowanie, szczególnie elektrycznych samochodów ciężarowych o napędzie akumulatorowym (BET).

3.4. Rozporządzenie wspomina o potrzebie dwukierunkowych inteligentnych systemów pomiarowych, aby umożliwić dwukierunkowy przepływ energii z sieci do pojazdu i z pojazdu do sieci. Możliwość tę należy upowszechnić, aby pomóc w przypadku niedoboru w dostawach energii elektrycznej podczas szczytowego zapotrzebowania na nią.

3.5. Należy stworzyć szereg inteligentnych systemów zasilania w energię elektryczną, aby ułatwić, co następuje:

3.5.1. Pojazdy będą podłączane, lecz proces ładowania rozpocznie się dopiero po otrzymaniu odpowiedniego sygnału z sieci, i ładowanie powinno odbywać się w miarę możliwości po niższej cenie, poza godzinami taryfy szczytowej.

3.5.2. Interfejs pojazd-sieć (V2G) pozwoli na ładowanie pojazdu w odpowiednich porach, aby skorzystać z nadwyżek mocy ze źródeł odnawialnych, a następnie w okresie szczytowego zapotrzebowania na energię elektryczną pojazd elektryczny oddawałaby część zmagazynowanej energii do sieci. Pojazd elektryczny byłby ładowany, gdy zapotrzebowanie się zmniejszy. Byłoby to bardzo odpowiednie rozwiązanie do zastosowania w autobusach szkolnych i innych pojazdach, które nie jeżdżą przez dłuższy okres. Musiałoby to też być finansowo korzystne dla dostawcy. Dlatego należy też o wiele bardziej brać pod uwagę lokalne rozwiązania z udziałem miejscowych mieszkańców i umożliwiać ich realizację.

3.6. EKES z zadowoleniem przyjmuje cele wyznaczone w odniesieniu do wdrożenia infrastruktury paliw alternatywnych. Zwiększy to pewność zarówno podmiotów inwestujących w paliwa alternatywne, jak i potencjalnych nabywców pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Paliwa alternatywne oraz odnawialne źródła energii, w tym zrównoważone biopaliwa, mają ogromne znaczenie dla pojazdów ciężkich, w szczególności w odniesieniu do transportu drogowego na duże odległości.

3.7. Należy zastosować odpowiednią politykę pozwalającą uniknąć długich kolejek przed stacjami ładowania oraz tworzenia punktów powolnego ładowania, tak by zwiększyć zaufanie konsumentów do systemu ładowania pojazdów.

3.8. W Europejskim Zielonym Ładzie Komisja zauważa, że do 2025 r. niezbędny będzie milion publicznych stacji ładowania i tankowania w UE, Komisja przewiduje też, że do 2030 r. w Europie będzie jeździć 30 milionów pojazdów bezemisyjnych. Są to bardzo ambitne cele; ich osiągnięcie będzie wymagać większej determinacji ze strony rządów państw członkowskich i Komisji oraz przekonania społeczeństwa.

3.9. Konieczne będzie usunięcie różnorodnych barier stojących na drodze do osiągnięcia tych celów:

3.9.1. usunięcie wszelkich nieproporcjonalnych wymogów w zakresie planowania, biorąc pod uwagę skalę i rozmiar niezbędnej infrastruktury ładowania i tankowania;

3.9.2. przyjęcie przepisów w zakresie planowania, które pozwolą na produkcję wodoru lokalnie;

3.9.3. skrócenie czasu podłączenia do sieci elektrycznej;

3.9.4. przygotowanie przyspieszonych planów, by zmodernizować sieć elektryczną.

3.10. Dekarbonizacja podróży morskich i powietrznych wymaga ambitniejszych celów i bardziej zdeterminowanych wysiłków, by oprócz najodpowiedniejszych paliw alternatywnych skupić się również na badaniach i rozwoju w tych sektorach.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. Lit jest niezbędnym metalem należącym do ziem rzadkich i surowcem krytycznym dla nowoczesnych akumulatorów wielokrotnego ładowania. Cytowana przez Reutersa analiza rynku pt. *Benchmark Mineral Intelligence (BMI)* przewiduje poważny niedobór litu od 2022 r. Mogłoby to spowolnić produkcję pojazdów elektrycznych. Lukasz Bednarski

w swojej nowej książce zatytułowanej *Lithium* (opublikowanej przez Hurst) twierdzi, że lit będzie miał równie podstawowe znaczenie w gospodarkach przemysłowych XXI wieku, jak ropa naftowa w XX wieku. Konieczne będzie zatem zbadanie i promowanie innych paliw niskoemisyjnych i bezemisyjnych, aby zapewnić konsumentom różne opcje i ułatwić jak najszybsze ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu.

4.2. Konieczne będzie dalsze promowanie i badanie zastosowania e-paliw i pojazdów napędzanych wodorem, aby odkryć ich potencjał w zakresie jak najszybszego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu.

4.3. Silniki spalinowe będą jeszcze używane przez pewien czas. W tym kontekście należy przeanalizować i promować potencjał e-paliw. E-paliw można używać w silnikach spalinowych i pojazdach hybrydowych typu plug-in przy wykorzystaniu istniejącej sieci stacji paliwowych.

4.4. EKES zwraca uwagę na znaczącą rolę odnawialnych źródeł energii, w tym biopaliw, jako natychmiastowego i rozsądnie wycenionego rozwiązania, w szczególności dla pojazdów ciężkich i transportu drogowego na duże odległości. Należy zwrócić uwagę na ślad węglowy produkcji biopaliw, podobnie jak na przykład w przypadku energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów elektrycznych i do produkcji wodoru.

4.5. Ślad węglowy biopaliw wykorzystywanych w pojazdach musi być niższy niż w przypadku paliw kopalnych. Problemem jest proces produkcji biopaliw, który może przełożyć się na znaczące emisje gazów cieplarnianych i mieć negatywny wpływ na wykorzystanie gruntów, szczególnie jeśli prowadzi do wylesiania. Na przykład wykorzystanie oleju palmowego nie ma zrównoważonego charakteru.

4.6. EKES zaleca promowanie biopaliw powodujących najniższe emisje gazów cieplarnianych zarówno podczas produkcji, jak i podczas wykorzystywania w transporcie.

4.7. Obszary wiejskie są w większym stopniu uzależnione od transportu samochodowego niż obszary miejskie z uwagi na brak połączeń transportu publicznego. Osady wiejskie są zasadniczo bardzo rozproszone, dlatego nie jest możliwe uruchomienie wystarczającej liczby połączeń transportu publicznego na wielu takich obszarach. W przypadku braku realnego alternatywnego środka transportu mieszkańcy obszarów wiejskich bardzo ucierpią w wyniku nałożenia wysokich podatków od emisji dwutlenku węgla na benzynę i olej napędowy. Europejska Organizacja Konsumentów (BEUC) w sprawozdaniu opublikowanym w kwietniu 2021 r. stwierdza, że w przypadku kierowców mieszkających na obszarach wiejskich, przemierzających duże odległości, przejście na pojazdy typu BEV przynosi wymierne korzyści, zwłaszcza jeżeli posiadanie BEV jest połączone z wytwarzaniem na miejscu energii ze źródeł odnawialnych. Stwierdzenie to jest słuszne pod warunkiem że przyznawana byłaby pomoc na pokrycie wysokich kosztów początkowych i że w ogóle dozwolone byłoby wspólnotowe prowadzenie odpowiednich punktów wytwarzania energii elektrycznej i stacji ładowania.

4.8. Promowanie infrastruktury paliw alternatywnych z uwzględnieniem obszarów wiejskich ma zasadnicze znaczenie. Poza promowaniem szerszego wykorzystania pojazdów elektrycznych musimy także promować ograniczenie emisji gazów cieplarnianych przez obecnie wykorzystywaną flotę poprzez upowszechnianie zrównoważonych biopaliw, e-paliw, pojazdów hybrydowych i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Należy również zwiększyć potencjał wykorzystania ekologicznego wodoru.

4.9. W obszarze transportu ciężarowego należy podjąć zdeterminowane działania, aby wdrożyć infrastrukturę paliw alternatywnych. Około 98 % samochodów ciężarowych w 27 państwach członkowskich UE jest zasilanych olejem napędowym. Dotychczas większy nacisk kładziono na pojazdy lekkie, a nie ciężkie.

4.10. Konieczne będzie także znaczące upowszechnienie elektrycznych samochodów ciężarowych, jak również hybrydowych samochodów ciężarowych i hybrydowych samochodów ciężarowych typu plug-in. Może to nastąpić jedynie, jeżeli każde państwo członkowskie będzie dysponować odpowiednią infrastrukturą ładowania. Będzie to również wymagało wystarczającego finansowania, aby umożliwić znaczące zastąpienie floty pojazdów.

4.11. Samochody ciężarowe potrzebują dużej mocy, szybkiego ładowania w zajezdniach oraz dostępu do stacji ładowania na trasie. Możliwość wcześniejszego zarezerwowania miejsca na stacji ładowania byłaby bardzo korzystnym rozwiązaniem. Realizowano programy pilotażowe ładowarek o mocy do 350KW, jednak – aby skrócić czas ładowania – konieczne jest opracowanie ładowarek o mocy do 1MW.

4.12. Należy wcześniej przygotować sieć zasilania, aby poradzić sobie z tak dużym zapotrzebowaniem na moc w przypadku szybkiego ładowania samochodów ciężarowych.

4.13. W transporcie dalekobieżnym obiecującym rozwiązaniem wydaje się być wodór. EKES z zadowoleniem przyjmuje wyznaczone cele w zakresie budowy stacji tankowania wodoru. W dłuższej perspektywie celem powinien się stać raczej zielony, niż niebieski wodór. W przypadku wodoru produkowanego z metanu należy uwzględnić wysoki wyciek metanu w całym łańcuchu pozyskiwania i transportu.

- 4.14. Po niewielkich modyfikacjach z wodoru można także korzystać w pojazdach z silnikiem spalinowym. Aby rozwinąć tę propozycję, niezbędne są bardziej szczegółowe badania.
- 4.15. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, aby unormować ciśnienie wodoru na poziomie 700 barów. Wodór to paliwo o niskiej gęstości energii na jednostkę objętości, a zatem niezbędne są znacznie większe zbiorniki.
- 4.16. Idealnym rozwiązaniem byłaby w miarę możliwości produkcja wodoru na miejscu. Należy przeanalizować wszelkie bariery związane z planowaniem rozwijania takiej infrastruktury, biorąc pod uwagę surowsze środki w zakresie BHP w przypadku wodoru.
- 4.17. Wodór można dostarczać pojazdami ciężarowymi i rurociągami. Z uwagi na fakt, że wodór charakteryzuje się niską gęstością energii na jednostkę objętości, dostawa samochodami ciężarowymi wymagałaby znacznie większej liczby przejazdów niż w przypadku dostaw benzyny czy oleju napędowego.
- 4.18. EKES zdaje sobie sprawę, że dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii opisuje jasne metody obliczania emisji gazów cieplarnianych związanych z różnymi paliwami alternatywnymi. Jednak dla obywateli podejmujących decyzję o zakupie ma to znikome znaczenie, ponieważ wartości te praktycznie nie są znane i nie są podawane do wiadomości przez producentów lub sprzedawców samochodów. Trzeba zaradzić tej sytuacji.
- 4.19. Szybkie wdrożenie infrastruktury paliw alternatywnych będzie wymagać znaczących nakładów finansowych, aby system stał się rentowny dla podmiotów inwestujących w stacje ładowania i tankowania.

Bruksela, dnia 9 grudnia 2021 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
