



Warszawa, dn. 11.02.2013 r.

Szanowny Pan
Szymon Byliński
Departament Ropy i Gazu
Ministerstwo Gospodarki

DOTYCZY: Opinie i uwagi do wniosku legislacyjnego Komisji Europejskiej dotyczącego *Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych*

Szanowny Panie,

w nawiązaniu do otrzymanego pisma z dnia 8 lutego 2013 roku, Stowarzyszenie NGV Polska przekazuje opinie i uwagi do zawartych zapisów wniosku legislacyjnego Komisji Europejskiej dotyczącego *Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych*.

Na wstępie kierujemy gorące podziękowania za włączenie naszej organizacji społecznej w prowadzone procesy legislacyjne przez Ministerstwo Gospodarki. Zapewniamy nieustanną pomoc w doskonaleniu polskiego ustawodawstwa, służącego unowocześnianiu i rozwojowi gospodarczego Państwa Polskiego w zakresie wykorzystania metanu do zasilania pojazdów.

>> Komentarz ogólny

Za duży sukces należy uznać podjęcie działań mających na celu wypracowanie niniejszego dokumentu, który w kompleksowy sposób zdefiniuje zagadnienie dostępności infrastruktury tankowania paliw alternatywnych na terenie Unii Europejskiej. Stowarzyszenie Użytkowników Pojazdów Zasilanych Gazem Ziarnym NGV Polska w niniejszej opinii odniesie się do aspektów tankowania pojazdów metanem.

Pragniemy również zwrócić uwagę na potrzebę przekazywania obiektywnej informacji i promocji wśród decydentów oraz społeczeństwa na temat korzyści wynikających z wdrożenia paliw alternatywnych w transporcie oraz popularyzację wiedzy w tym zakresie (doświadczenia użytkowników, porady specjalistów, szkolenia pracowników sektora rządowego).

>> Uwagi szczegółowe

- strona 4, punkt 3, ustęp 3.6 ['Punkty uzupełniania LNG...']

Postulujemy, aby punkty tankowania LNG dla statków w portach morskich były skonstruowane w ten sposób, aby umożliwiały tankowanie metanem (CNG i LNG) również pojazdów kołowych. Istnieją rozwiązania techniczne, pozwalające na wykorzystanie jednego źródła paliwa do tankowania paliwem LNG jednostek pływających i pojazdów kołowych oraz dodatkowego udostępniania paliwa CNG dla pojazdów kołowych. Punkty takie można zlokalizować w miejscach na styku ogniw łańcucha logistycznego: statki morskie – pojazdy ciężarowe.

- strona 4, punkt 3, ustęp 3.7 [‘Należy tak rozbudować sieć...’]

Doświadczenia polskiego rynku CNG pokazują, że kluczowym elementem dla jego rozwoju jest nie tylko rozmieszczenie infrastruktury tankującej w łatwo osiągalnych miejscach dla odbiorców, ale także dostępność tankowania metanu i dodatkowe usługi. Dlatego postulujemy, aby w zapisie zawarto wymóg całodobowej dostępności punktów tankowania CNG i LNG oraz określenie niezbędnych wymogów dla kompleksowej obsługi klienta stacji. Biorąc pod uwagę przyszłościowy charakter rozwiązania postulujemy wpisanie wymogu możliwości rozliczenia bezgotówkowego – przez płatności elektroniczne.

- strona 6, Zasada proporcjonalności

Do zalet wykorzystania opisywanych w dokumencie paliw alternatywnych proponujemy dodanie zapisu o dodatkowych aspektach pozytywnych wynikających z wykorzystania metanu do zasilania pojazdów:

- **wykorzystanie bezpiecznych i odnawialnych biopaliw** (biometan powstający bezpośrednio przy obszarach zurbanizowanych, wykorzystywany w miejscu produkcji do celów transportowych – znakomity efekt ‘well-to-wheel’);
- **zmniejszenie emisji hałasu w obszarach zurbanizowanych** (pojazdy zasilane metanem są cichsze od analogicznych konstrukcji zasilanych olejem napędowym);
- **wykorzystanie infrastruktury stałej do transportu paliwa** (metan transportowany gazociągami wyeliminowuje potrzebę wykorzystywania transportu kołowego do dostaw paliwa, szczególnie w obszarach miejskich).

- strona 15, Artykuł 3, Punkt 5

Postulat: Zmienić termin notyfikacji ram polityki krajowej z 18 na 12 miesięcy od daty wejścia niniejszej dyrektywy w życie

Uzasadnienie: Duża bezwładność procesów w gospodarce i obowiązek spełnienia docelowych założeń do 2020 roku wymaga mobilizacji we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Założeniem przedmiotowej dyrektywy jest przyjęcie niektórych norm technicznych do roku 2014. Zasadnym zatem wydają się wdrożenie przepisów ramowych zawartych w dyrektywie a następnie przepisów szczegółowych zawartych w normach EN.

- strona 17, Artykuł 6, Punkt 1

Postulat: Dopisać ‘istniały ogólnie dostępne punkty uzupełniania LNG przeznaczone dla transportu morskiego i śródlądowego oraz silnikowego pojazdów ciężarowych w postaci LNG i modułu zapewniającego tankowanie CNG’

Uzasadnienie: Infrastruktura tankowania LNG do jednostek pływających, kosztowna w budowie i eksploatacji, powinna być efektywniej wykorzystywana poprzez dodatkowe zainstalowanie aparatury umożliwiającej tankowanie CNG i LNG do pojazdów kołowych. Towary dowieziane transportem morskim LNG mogą być dalej transportowane drogą lądową przez pojazdy ciężarowe zasilane metanem.



- strona 17, Artykuł 6, Punkt 2

Postulat: Dopisać 'istniały ogólnie dostępne punkty uzupełniania LNG przeznaczone dla transportu śródlądowego oraz silnikowego pojazdów ciężarowych w postaci LNG i modułu zapewniającego tankowanie CNG'

Uzasadnienie: Jak w uzasadnieniu do artykułu 6 pkt. 1

- strona 17, Artykuł 6, Punkt 3

Postulat: Dopisać zdanie 'Powstałe stacje tankowania LNG do pojazdów ciężarowych będą posiadały również możliwość tankowania CNG do pojazdów kołowych'

Uzasadnienie: Budowana infrastruktura do tankowania LNG może być stosunkowo tanio rozbudowana poprzez moduł do tankowania CNG. Ponadto europejscy producenci (np. Iveco) oferują już pojazdy ciężarowe przystosowane konstrukcyjnie do zasilania jednocześnie CNG, jak i LNG.

- strona 17, Artykuł 6, Punkt 6

Postulat: Dopisać zdanie 'Ponadto punkt powinien być dostępny w trybie NON STOP z możliwością płatności elektronicznych oraz oferować niezbędne minimum usług dla obsługi podróżnych'

Uzasadnienie: Doświadczenia polskiego rynku CNG dowodzą, że samo postawienie stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego nie warunkuje wystarczającego zainteresowania tym paliwem. Równie ważnym czynnikiem jest udostępnienie możliwości tankowania gazu ziemnego w pełnym wymiarze godzin. Najlepszym przykładem może być stacja CNG w Poznaniu, która będąc położona bezpośrednio przy węźle autostradowym A2/DK5 dopiero po udostępnieniu w trybie 24h skłoniła potencjalnych inwestorów do zakupu pojazdów zasilanych metanem, wykorzystywanych w ruchu tranzytowym na trasie Poznań – Berlin. Ponadto istotną barierą dla popularyzacji CNG wśród kierowców jest brak podstawowych usług obsługi podróżnych (toaleta, sklep, kosz na śmieci, itd.). Dużym utrudnieniem korzystania z punktów uzupełniania paliwa jest także obowiązek płatności gotówkowych.

- strona 17, Artykuł 6, Punkt 8

Postulat: Zastąpić zapis 'o jakości wymaganej do stosowania go w obecnych i zaawansowanych technicznie pojazdach napędzanych CNG' zapisem: 'spełniającego normę EN-XXX zawierającą charakterystykę paliwa gazowego do stosowania go w obecnych i zaawansowanych technicznie pojazdach zasilanych metanem'

Uzasadnienie: Brak doprecyzowania paliwa gazowego w formie normy EN w skali Unii Europejskiej powoduje rozbieżności w przyjętych rozwiązaniach konstrukcyjnych pojazdów CNG/LNG. To jest z kolei barierą do bezproblemowego wykorzystania pojazdów różnych marek na całym obszarze UE.

- strona 18, artykuł 7

Postulat: Dopisanie dodatkowego punktu 7:

'Państwa członkowskie zobowiązują się do dystrybucji rzetelnych informacji na temat możliwości wykorzystania paliw alternatywnych w krajowym transporcie poprzez:

- a) prowadzenie serwisów informacyjnych na stronie internetowej organu rządowego kompetentnego w zakresie promowania paliw alternatywnych w transporcie;



- b) prowadzenia kampanii społecznych promujących wykorzystanie paliw alternatywnych;
- c) szkolenie urzędników zajmujących się aspektami wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie.;

Uzasadnienie: Z doświadczeń Stowarzyszenia NGV Polska wynika, że osoby decyzyjne w zakresie wykorzystania źródła napędu pojazdów nie posiadają wystarczającej i obiektywnej wiedzy na temat korzyści wynikających ze stosowania paliw alternatywnych. Dlatego wnosimy, aby równolegle do procesu rozbudowy infrastruktury powinna mieć miejsca szeroka i stała kampania informacyjna na temat korzyści wynikających z zastosowania paliw alternatywnych w transporcie – np. poprzez prowadzenie serwisów informacyjnych w Internecie, prowadzenie kampanii społecznych czy szkolenia decydentów sektora rządowego.

Dobrym przykładem kompleksowego podejścia w tym zakresie jest działalność Departamentu Energii Stanów Zjednoczonych, który prowadzi na swojej oficjalnej witrynie internetowej kompetentny i obiektywny serwis informacyjny poświęcony stosowaniu paliw alternatywnych w transporcie. Znajduje się on pod adresem: <http://energy.gov/public-services/vehicles>

- strona 20, Artykuł 11, Punkt 1

Postulat: Zmienić termin wprowadzenia w życie wszystkich przepisów nie później niż 12 miesięcy od daty wejścia niniejszej dyrektywy w życie.

Uzasadnienie: Duża bezwładność procesów w gospodarce i obowiązek spełnienia docelowych założeń do 2020 roku wymaga mobilizacji we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Założeniem przedmiotowej dyrektywy jest przyjęcie niektórych norm technicznych do roku 2014. Zasadnym zatem wydają się wdrożenie przepisów ramowych zawartych w dyrektywie a następnie przepisów szczegółowych zawartych w normach EN.

- strona 21, ZAŁĄCZNIK I, punkt 1

Postulat: dopisać stwierdzenia 'liberalizację przepisów dotyczących tankowania paliw, liberalizację przepisów przeglądu pojazdów'

Uzasadnienie: Obecnie jednymi z największych barier dla rozwoju rynku CNG w Polsce są zbyt restrykcyjne przepisy w zakresie tankowania pojazdów zasilanych CNG (brak możliwości samodzielnego tankowania przez osoby bez uprawnień) oraz zbyt restrykcyjne przeglądy zbiorników CNG montowanych w pojazdach (przeгляд rewizyjny przed rejestracją pojazdu i raz na 3 lata oraz próba ciśnieniowa raz na 10 lat podczas gdy w Regulaminie 110 istnieje taki obowiązek w praktycznie pod koniec 4. roku po rejestracji pojazdu oraz brak obowiązku planowej próby ciśnieniowej butli w eksploatacji)

- strona 21, ZAŁĄCZNIK I, punkt 2

Postulat: dodać element:

- uproszczanie procedur na stacjach uzupełnianie paliwa umożliwiającą całodobową samoobsługę z wykorzystaniem nowoczesnych rozwiązań technicznych.

Uzasadnienie: Bardzo nieliczne przykłady krajowe wprowadzania barier w postaci konieczności uzupełniania paliwa przez osoby ze specjalnymi upoważnieniami, rozliczanie w gotówce (przy powszechnej tendencji rozliczeń elektronicznych – łatwiejszych do kontrolowania przez organy



skarbowe) oraz ograniczone godziny pracy stanowią poważną barierę rozwoju rynku paliw alternatywnych.

- strona 23, ZAŁĄCZNIK III, punkt 3.1

Postulat: zawarcie stwierdzenia 'punkty tankowania jednostek pływających powinny być przystosowane również do tankowania pojazdów kołowych zasilanych LNG oraz być wyposażone w aparaturę umożliwiającą tankowanie CNG do pojazdów kołowych'

Uzasadnienie: wysoki koszt inwestycji związanych z budową infrastruktury do tankowania LNG do jednostek pływających powinien być efektywniej wykorzystany poprzez udostępnienie możliwości tankowania metanu również do jednostek kołowych

- strona 23, ZAŁĄCZNIK III, punkt 3.2

Postulat: zawarcie stwierdzenia 'punkty tankowania LNG do pojazdów ciężarowych powinny być przystosowane również do tankowania pojazdów kołowych zasilanych CNG'

Uzasadnienie: wysoki koszt inwestycji związanych z budową infrastruktury tankowania LNG do pojazdów ciężarowych powinien być efektywniej wykorzystany poprzez udostępnienie możliwości tankowania CNG również do innych pojazdów kołowych.

- strona 25, ZAŁĄCZNIK III, punkt 3.3

Postulat: dodanie punktu 3.3.3. Punkty uzupełniania CNG i L-CNG muszą prowadzić rozliczenie w jednostkach zunifikowanych tj kilogramach paliwa gazowego.

Uzasadnienie: Ujednoczenie jednostki paliwowej do jednostki skalarnej jaką jest masa umożliwi uproszczone rozliczenie niezależnie od kraju uzupełnienie paliwa co w połączeniu z wprowadzeniem normy EN na paliwo gazowe zapewni skuteczną analizę zalet stosowania paliw gazowych.

- strona 25, ZAŁĄCZNIK III

Postulat: dodanie punktu 5. '**Specyfikacje techniczne dla paliw gazowych wykorzystywanych w transporcie**'

5.1 Czystość paliw metanowych wydawanych przez punkty uzupełniania paliwa musi być zgodna z odpowiednią normą EN, która ma być przyjęta do 2014 r

Uzasadnienie: Skład paliwa metanowego nie posiada obecnie jednoznacznego opisu w normie EN (tak jak ma to miejsce w EN-590 dla paliw płynnych ropopochodnych). Zawartość metanu w paliwie gazowym dla pojazdów waha się w przedziale od 83% do 98% przy czym nie wszystkie pojazdy konstrukcyjnie są przygotowane do tak szerokiego zakresu stężenia metanu. Obecnie jedynym odniesieniem w tym zakresie jest Regulamin 110 EKG ONZ i norma SAEJ1616. Bardzo ważnym czynnikiem jest także określenie składu gazu w części poza metanowej, która to ma ogromny wpływ na poprawne funkcjonowanie pojazdów a przez to emisję szkodliwych substancji w spalinach.



Stowarzyszenie Użytkowników Pojazdów Zasilanych Gazem Ziarnym
NGV Polska
ul. Jagiellońska 55, 03-301 Warszawa
NIP: 524-273-45-99 REGON: 351321590 KRS: 0000009659

PODSUMOWANIE

Jeszcze raz serdecznie dziękujemy za włączenie Stowarzyszenia NGV Polska w prowadzone procesy legislacyjne przez Ministerstwo Gospodarki. Mamy nadzieję, że przedstawione powyżej propozycje znajdą poparcie z Państwa strony i w ostatecznym stanowisku strony polskiej podkreślą zaangażowanie rządu polskiego w rozwój nowoczesnych i ekologicznych rozwiązań wykorzystujących paliwa metanowe.

Z wyrazami szacunku,

Bartłomiej Kamiński
Sekretarz Generalny Stowarzyszenia NGV Polska

Karol Wieczorek
Członek zarządu Stowarzyszenia NGV Polska