
ECFD

informacje

**Pojazdy ciężarowe w UE – prawie
żadna alternatywna infrastruktura
do ładowania i tankowania nie jest
dostępna**

Pojazdy ciężarowe w UE – prawie żadna alternatywna infrastruktura do ładowania i tankowania nie jest dostępna

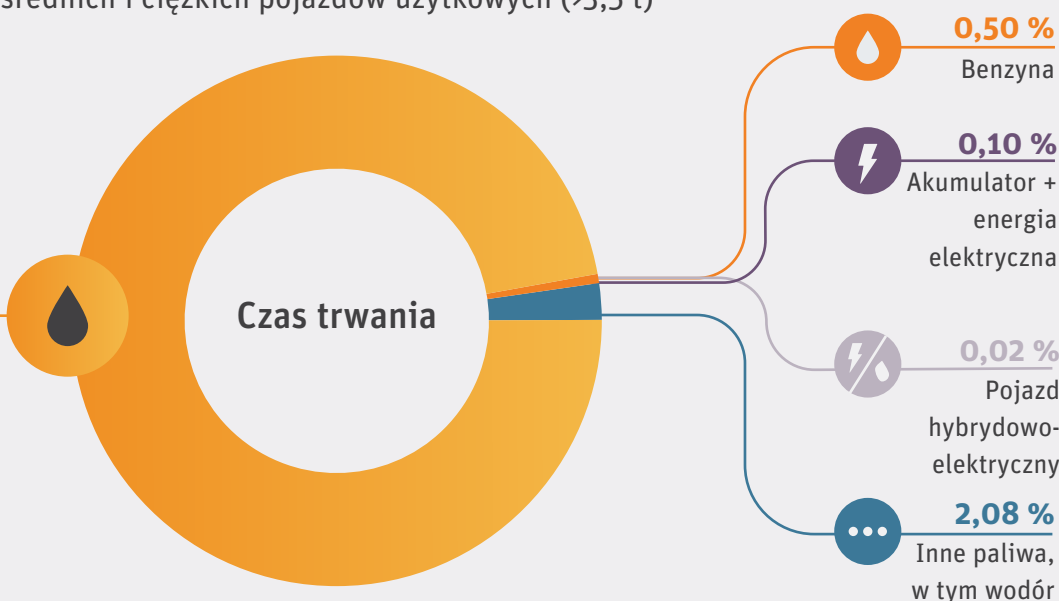


Tylko 0,1% pojazdów ciężarowych jest zasilanych energią elektryczną

Udział paliw w taborze średnich i ciężkich pojazdów użytkowych (>3,5 t) w UE w 2021 r.

96,4 %

Diesel

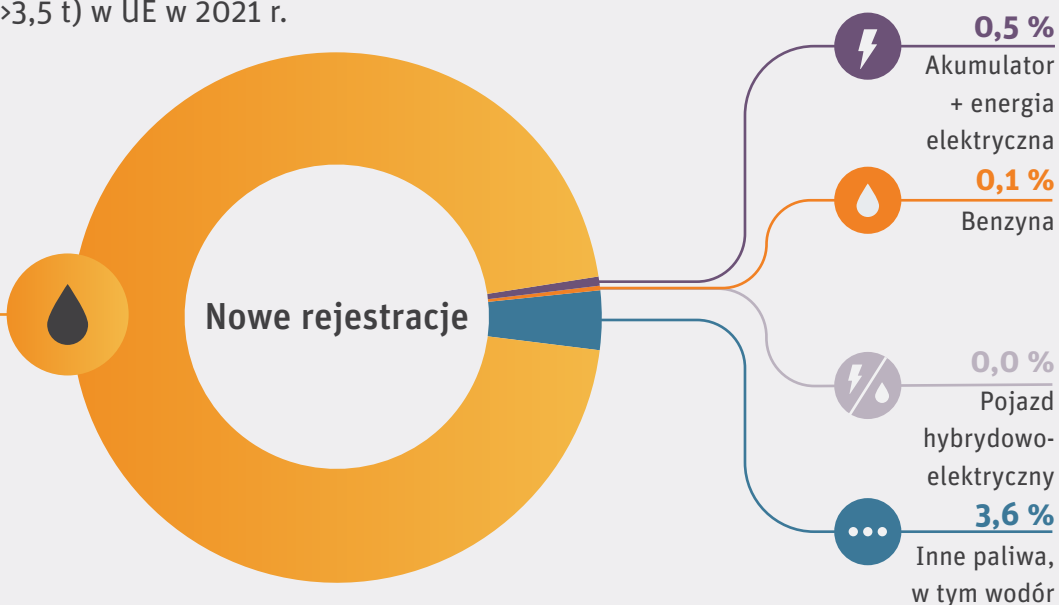


Diesel również wyraźnie dominuje w zakresie nowych rejestracji

Udział paliw w nowych rejestracjach średnich i ciężkich pojazdów użytkowych (>3,5 t) w UE w 2021 r.

95,8 %

Diesel



* Do tej pory punkty ładowania dla pojazdów ciężarowych były prawie niedostępne. Nie ma danych na temat istniejącej infrastruktury ładowania w różnych krajach UE.

Obecnie nie ma prawie żadnych publicznych punktów ładowania dla pojazdów ciężarowych

Liczba punktów tankowania i ładowania w UE w 2021 r.

	Stacje benzynowe	H ₂	Punkty ładowania dla pojazdów ciężarowych (800 kW)*		Stacje benzynowe	H ₂	Punkty ładowania dla pojazdów ciężarowych (800 kW)*
Belgia	3121	3	/	Litwa	n/a	0	/
Bułgaria	3531	0	/	Luksemburg	235	0	/
Dania	2068	6	/	Holandia	4147	7	/
Niemcy	14 458	89	/	Austria	2748	4	/
Estonia	491	0	/	Polska	7852	0	/
Finlandia	nie dot.	0	/	Portugalia	3333	0	/
Francja	11 151	19	/	Rumunia	2292	0	/
Grecja	5889	0	/	Szwecja	2678	3	/
Irlandia	1906	0	/	Słowacja	1003	0	/
Włochy	21 700	1	/	Słowenia	nie dot.	0	/
Chorwacja	nie dot.	0	/	Hiszpania	11 810	3	/
Łotwa	605	0	/	Węgry	2015	0	/

* Do tej pory punkty ładowania dla pojazdów ciężarowych były prawie niedostępne. Nie ma danych na temat istniejącej infrastruktury ładowania w różnych krajach UE.

Wnioski końcowe:

- **77 procent** towarów przewożonych w UE w 2021 r. było transportowanych drogami. Odpowiada to 1,9 biliona tonokilometrów. Udział kolei w ogólnounijnym transporcie towarowym wyniósł **17%** w 2021 r. Udział wodnego transportu śródlądowego wyniósł **6%**. Udział transportu drogowego ciągle wzrastał: Podczas gdy w 2011 r. około **74%** transportu towarowego odbywało się drogami, w 2021 r. odsetek ten wyniósł około **77%**. **Transport drogowy towarów samochodami ciężarowymi jest zatem niezbędny i gwarantuje dobrobyt gospodarczy i dostatek w Europie.**
- **Transport drogowy towarów jest zapewniony w bezpieczny i niezawodny sposób dzięki gęstej i publicznej sieci infrastruktury zbiornikowej w całej Europie.**
- **Rozwój alternatywnych infrastruktur do tankowania lub ładowania wodoru i ładowania pojazdów elektrycznych jest obecnie w najlepszym przypadku na bardzo wczesnym etapie. Publiczna infrastruktura do ładowania samochodów ciężarowych o mocy megawatowej w UE nie jest jeszcze wykrywalna metodami statystycznymi.**
- **Aby móc zagwarantować płynny przepływ towarów, a tym samym bezpieczne funkcjonowanie rynku wewnętrznego w przyszłości, z punktu widzenia polityki klimatycznej konieczne jest zastąpienie obecnych paliw kopalnych paliwami odnawialnymi, takimi jak hydorafinowane oleje roślinne (HVO), a w przyszłości e-dieslem. Nie wymaga to dostosowania istniejącej w całej UE infrastruktury tankowania ani pojazdów.**
- **Według ekspertów cele rozwojowe określone w zmienionym rozporządzeniu AFIR (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych) z 2023 r. dla podstawowej sieci drogowej w państwach członkowskich UE są niewystarczające, aby zagwarantować wystarczająco gęstą publiczną sieć do tankowania i ładowania wodoru oraz ładowania pojazdów elektrycznych w drogowym transporcie towarów w całej Europie. Co więcej, rozwój tego sektora w bardzo krótkich przewidzianych ramach czasowych (do 2030 r.) jest wątpliwy.**
- **Budowa całkowicie nowej infrastruktury jest kosztowna i trudna technicznie, na przykład obejmuje zapewnienie infrastruktury do tankowania H₂ lub ładowania, w tym budowę i modernizację sieci, a także produkcję wszystkich niezbędnych komponentów. Wszystkie te środki powodują dalsze emisje CO₂. Ponadto musi być dostępna wymagana ilość zielonej energii elektrycznej/wodoru, czego nie można obecnie przewidzieć.**

Żądania polityczne:

Aby zapewnić brak przeciążenia ekonomicznego państw członkowskich UE i firm logistycznych lub brak zagrożenia dla sprawnego transportu towarów, UE powinna regulować różne technologie napędowe w transporcie ciężarowym towarów. Obejmuje to uznanie wkładu e-paliw i innych paliw odnawialnych w redukcję emisji CO₂ w ramach przepisów UE dotyczących flot pojazdów ciężkich, takich jak samochody ciężarowe, a także autobusy.