

# Kolejne wysokie obciążenie finansowe UE dla Polski

12 kwietnia 2024

Polskę czeka motoryzacyjna rewolucja. Już w sobotę 13 kwietnia zacznie obowiązywać AFIR, czyli kolejny bat ze strony Unii Europejskiej.



AFIR to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego oraz Rady UE – skrót od Alternative Fuels Infrastructure Regulation (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych). Chodzi o to, aby zmusić Polskę, żeby została zbudowana nad Wisłą gęsta sieć publicznych ładowarek przy kluczowych trasach, czyli tzw. TEN-T (Trans-European Transport Network; Transeuropejska Sieć Transportowa). Kto za to zapłaci? Oczywiście społeczeństwo, a więc my podatnicy.

I tak urzędasy z UE nakazują, aby w naszym kraju zbudować:

– Do końca 2025 r. strefy ładowania mają być rozmieszczone maksymalnie co 60 km (po obu stronach trasy), przy czym moc każdej z nich ma wynieść co najmniej 400 kW (a sama strefa ma mieć przynajmniej jeden punkt ładowania o mocy minimum 150 kW);

– do końca 2027 r. strefy ładowania mają być rozmieszczone maksymalnie co 60 km (po obu stronach trasy), przy czym moc każdej z nich ma wynieść co najmniej 600 kW (a sama strefa ma mieć przynajmniej dwa punkty ładowania o mocy minimum 150 kW).

Dla samochodów osobowych (oraz lekkich dostawczych) i sieci kompleksowej TEN-T:

– do końca 2027 r. strefy ładowania maksymalnie co 60 km (po obu stronach trasy), przy czym co najmniej wzdłuż 50 proc. długości kompleksowej sieci TEN-T moc każdej strefy ładowania ma wynosić minimum 300 kW (a sama strefa ma mieć co najmniej jeden punkt ładowania o mocy minimum 150 kW);

– do końca 2030 r. wzdłuż 100 proc. długości kompleksowej sieci TEN-T (po obu stronach trasy) moc każdej strefy ładowania ma wynosić minimum 300 kW (a sama strefa ma mieć przynajmniej jeden punkt ładowania o mocy minimum 150 kW);

– do końca 2035 r. wzdłuż 100 proc. długości kompleksowej sieci TEN-T (po obu stronach trasy) moc każdej strefy ładowania ma wynosić minimum 600 kW (a sama strefa ma mieć przynajmniej dwa punkty ładowania o mocy minimum 150 kW).

Dla samochodów ciężarowych i sieci bazowej TEN-T:

– do końca 2025 r. strefy ładowania maksymalnie co 120 km (po obu stronach trasy), na co najmniej 15 proc. długości sieci TEN-T mają się znaleźć strefy ładowania o mocy co najmniej 1400 kW każda (a sama strefa ma mieć przynajmniej jeden punkt ładowania o mocy minimum 350 kW);

– do końca 2027 r. strefy ładowania maksymalnie co 120 km (po obu stronach trasy), na co najmniej 50 proc. długości sieci TEN-T mają się znaleźć strefy ładowania o mocy co najmniej 2800 kW każda (a sama strefa ma mieć przynajmniej dwa punkty ładowania o mocy minimum 350 kW);

– do końca 2030 r. maksymalnie co 60 km (po obu stronach

trasy) strefy ładowania o mocy minimum 3600 kW każda (a sama strefa ma mieć przynajmniej dwa punkty ładowania o mocy minimum 350 kW).

Dla samochodów ciężarowych i sieci kompleksowej TEN-T:

– do końca 2025 r. strefy ładowania maksymalnie co 120 km (po obu stronach trasy), przy czym na co najmniej 15 proc. długości sieci TEN-T strefy mają mieć moc co najmniej 1400 kW każda (a sama strefa ma mieć minimum jeden punkt ładowania o mocy przynajmniej 350 kW);

– do końca 2027 r. strefy ładowania maksymalnie co 120 km (po obu stronach trasy), przy czym na co najmniej 50 proc. długości sieci TEN-T strefy ładowania mają mieć moc co najmniej 1400 kW każda (a sama strefa ma mieć minimum jeden punkt ładowania o mocy przynajmniej 350 kW);

– do końca 2030 r. maksymalnie co 100 km (po obu stronach trasy) obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy co najmniej 1500 kW każda (a sama strefa ma mieć przynajmniej jeden punkt ładowania o mocy minimum 350 kW).

Na tym jednak nie koniec wymogów AFIR-u. AFIR stanowi również, że łączna moc wszystkich publicznych stref ładowania w danym kraju będzie zależeć do liczby zarejestrowanych w nim samochodów z silnikami elektrycznymi. Rozporządzenie wprowadza następujący przelicznik: 1,3 kW na każde auto w pełni elektryczne oraz 0,8 kW na każdy pojazd z napędem hybrydowym typu plug-in.

Według AFIR minimalna liczba stref ładowania wzdłuż sieci TEN-T dla samochodów osobowych w kolejnych latach ma wynieść:

- 2025 r.: 128 stref;
- 2027 r.: 190 stref;
- 2030 r.: 252 strefy;

– 2035 r.: 252 strefy.

Autorstwo: Maciej Sołdan

Zdjęcie: [andreas160578](#) (CC0)

Na podstawie: Onet.pl

Źródło: [NCzas.info](#)