

## **Oświadczenie złożone przez senatora Stanisława Lamczyka na 41. posiedzeniu Senatu w dniu 28 kwietnia 2022 r.**

Oświadczenie skierowane do prezesa Rady Ministrów Mateusza Morawieckiego

Wojna na Ukrainie ma bardzo zaskakujące skutki na światowym rynku energetycznym. Jeszcze kilka miesięcy temu „zielony wodór” był uważany za zbyt drogi. Eksperci wskazywali, że upłynie jeszcze 5–10 lat, zanim zielona energia będzie wystarczająco tania, aby móc produkować ekologiczny wodór w ekonomicznie opłacalny sposób. Jednak właśnie ceny gazu spowodowały, że w kraju, w którym można produkować tanią energię OZE, konwersja na „zielony wodór” nagle staje się opłacalna już dzisiaj. W Europie Północnej znacznie wcześniej, niż pierwotnie oczekiwano, produkuje się „zielony wodór”. Konsekwencją wojny może być zatem to, że „zielony wodór” znacznie szybciej zdobywa udział w rynku, a nie tylko dokonuje przełomów w ciągu kilku lat.

W chwili obecnej nie istnieją w Polsce regulacje prawne, zapisy w ustawie czy rozporządzenia wykonawcze dotyczące zasad działania systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw wodorowych przeznaczonych do celów transportowych.

System ogniw paliwowych w pojeździe napędzany wodorem wymaga bardzo wysokiej jakości wodoru, ponieważ nawet śladowe ilości zanieczyszczeń mogą niekorzystnie wpływać na wydajność i trwałość ogniw paliwowych. Aby złagodzić ryzyko skutków zanieczyszczeń, opracowano normę ISO 14687, która określa rygorystyczne wymagania dotyczące czystości wodoru w zastosowaniach w ogniwach paliwowych. Art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z 2014 r., nr 94/UE11, dotyczący dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego, nakłada na państwa członkowskie wymóg zapewnienia odpowiedniej liczby punktów tankowania wodoru do roku 2025, tak aby zapewnić poruszanie się pojazdów napędzanych wodorem, w tym napędzanych polimerowymi ogniwami paliwowymi. Załącznik II dyrektywy w pktcie 2, dotyczącym specyfikacji technicznej dla punktów tankowania przeznaczonych dla pojazdów silnikowych, postanawia, że czystość wodoru wydawanego przez punkty tankowania wodoru musi być zgodna ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normie ISO.

Ponieważ w chwili obecnej w polskich regulacjach prawnych paliwo wodorowe nie jest dopuszczone do stosowania, a co za tym idzie, brakuje rozporządzeń, w których opisane są wymagania jakościowe, metody badań, sposób przedstawiania wyników itd., w Polsce nie istnieje jeszcze kompletnie wyposażone laboratorium, posiadające akredytację PCA na badania jakościowe paliwa wodorowego. Tę lukę należy jak najszybciej uzupełnić, rozpoczynając konkretne działania, tym bardziej że w Polsce w kilku laboratoriach należących do producentów wodoru wykonywane są wybrane analizy jakościowe śladowych zanieczyszczeń wodoru. Ułatwi to z pewnością proces walidacji i uzyskania certyfikatu akredytacji PCA.

W Polsce w żadnej jednostce naukowej czy instytucie badawczym do tej pory nie powstało laboratorium badające kompleksowo jakość paliwa wodorowego, które pełniłoby rolę jednostki wiodącej w zakresie walidowania i opiniowania procedur badawczych, a także konsolidowania środowiska analitycznego z utworzeniem platformy dyskusyjnej do rozwiązywania bieżących problemów analitycznych. Stąd apel do Pana Premiera, żeby sprawy wodoru wziąć na tapetę, żeby zacząć nad tym pracować. Są dane, że po roku 2025 zabraknie materiałów do budowy akumulatorów, dlatego tak istotna jest ta, że się tak wyrażę, droga wodorowa.

Stanisław Lamczyk