

okresu przez jaki jest ważna homologacja, jak i zmodyfikowania procedury badań wysokociśnieniowych zbiorników kompozytowych na paliwa metanowe). [L]

- **Wprowadzenie możliwości samodzielnego tankowania pojazdów samochodowych napędzanych CNG i LNG na terenie RP przez ich użytkowników.** Brak takiej możliwości wynika z przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2011 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń ciśnieniowych. Samodzielne tankowanie obniży koszty funkcjonowania stacji tankowania gazem ziemnym, co będzie miało bezpośredni wpływ na ekonomiczną opłacalność eksploatacji punktów tankowania. [L]
- **Upowszechnienie informacji o możliwości parkowania samochodów zasilanych CNG i LNG na podziemnych parkingach.** [U]
- **Upowszechnienie zastosowania bardziej zaawansowanych biopaliw w transporcie.** Proponuje się wspierać działania polegające na ocenie możliwości zastosowania nowych paliw, w tym bardziej zaawansowanych biopaliw (drugiej i trzeciej generacji) w transporcie przy jednoczesnym monitorowaniu trendów na rynku paliw metanowych, biopaliw i biogazu. [U F]

9.5.2. Działanie D.5.2. Efektywne magazynowanie energii elektrycznej w pojazdach

Jedną z metod zwiększenia efektywności wykorzystania energii w pojazdach jest możliwość magazynowania jej nadwyżek w trakcie postoju (prosument) i eksploatacji (hamowanie). W związku z tym pożądane jest:

- **Wdrażanie systemów odzysku i magazynowania energii elektrycznej w transporcie szynowym i kolejowym.** Współczesny tabor elektryczny odzyskuje obecnie do ok. 25% energii kinetycznej pojazdu. Pozostała część energii kinetycznej zostaje rozproszona na ciepło w opornikach hamowania i urządzeniach hamowania mechanicznego. W przyszłości dążyć należy do odzysku energii kinetycznej pojazdu w większym stopniu (nawet do 85%), z możliwością jej zwrotu do sieci energetycznej. Stwarza to możliwość zmniejszenia zużycia energii przez zelektryfikowany transport szynowy i w efekcie redukcję emisji gazów cieplarnianych. By rozwiązanie to było opłacalne, powinien powstać system zachęt (wynikający z uregulowań prawnych) skierowanych zarówno do producentów, samorządów oraz przedsiębiorstw energetycznych. [U T F L]
- **Badanie możliwości wykorzystania baterii samochodów elektrycznych jako rozproszonych elementów inteligentnej sieci elektroenergetycznej (smart grid) do stabilizacji obciążenia sieci elektroenergetycznej kraju.** Stworzenie takiego systemu łączy się zarówno z koniecznością dostosowania sieci, wyposażenia aut w odpowiednie systemy ładujące oraz akumulatory. W pierwszej kolejności należy zbadać możliwości i koszty upowszechnienia koniecznych rozwiązań w Polsce oraz listę niezbędnych zmian w obowiązującym prawie. [U T F L]

