

Małe zmiany o dużym zasięgu, czyli o nowym projekcie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

PSPA przeanalizowało treść projektu ustawy o zmianie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, który w lutym 2021 r. opublikowano na stronach Rządowego Centrum Legislacji. W dziesięciu punktach prezentujemy kluczowe, w naszej opinii, rozwiązania oraz przewidujemy ich wpływ na rozwój elektromobilności w Polsce. Oddajemy głos praktykom rynku, a także oceniamy proponowane zmiany. Koncentrując się na kwestiach będących przedmiotem nowelizacji, wspominamy również o tym, co jeszcze musi się wydarzyć w obszarze prawa i nie tylko, żeby po polskich drogach jeździło więcej pojazdów z zielonymi tablicami rejestracyjnymi.

Joanna Makola, Przemysław Szywacz, Filip Opoka, Jacek Błaszczński,
Andrzej Stankiewicz, Alicja Pawłowska-Piorun, Marcin Markowski,
Maciej Szambelańczyk, Jan Wiśniewski, Katarzyna Barańska

Warszawa 2021

Komentarz ekspercki

Małe zmiany o dużym zasięgu, czyli o nowym projekcie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Warszawa 2021



Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA)

to największa organizacja branżowa, kreująca rynek elektromobilności i technologii wodorowych w Polsce i w regionie CEE.

Integrujemy wiodące marki z całego łańcucha wartości w elektromobilności. Tworzymy środowisko producentów pojazdów i infrastruktury, operatorów i dostawców usług ładowania, koncernów paliwowych i energetycznych oraz wszystkich pozostałych podmiotów i instytucji aktywnych w obszarze zrównoważonego transportu.

Zrzeszamy ponad 130 przedsiębiorstw, będąc 3. pod względem liczby podmiotów prawnych organizacją branżową w Europie. Wspólnie działamy na rzecz ukształtowania odpowiedniego otoczenia gospodarczego i prawnego, pozwalającego na dynamiczny rozwój zero- i niskoemisyjnych technologii w transporcie.

Tworzymy najliczniejszy w Polsce zespół ekspertów i praktyków elektromobilności. Dysponując zespołem konsultantów i trenerów ze specjalistycznym doświadczeniem sektorowym i wiedzą zdobytą w branży, realizujemy projekty szkoleniowe, doradcze i eksperckie. Współpracujemy z przemysłem, administracją i społeczeństwem.

Dostarczamy wiedzę i informacje, kluczowe dla rozwoju rynku zrównoważonego transportu w Polsce.



Projekt graficzny i skład: Magda Furmanek

Kopiowanie i rozpowszechnianie za podaniem źródła.

© 2021 Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych

Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa | biuro@pspa.com.pl | +48 507 686 158
pspa.com.pl

Wprowadzenie

Prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw są na zaawansowanym etapie. W procesie konsultacji publicznych rekomendacje zmian do projektu z dnia 10 listopada 2020 r. przedstawiło prawie 80 podmiotów, w tym oczywiście PSPA. W dniach 12-13 stycznia 2021 r. miała miejsce konferencja uzgodnieniowa. 17 lutego 2021 r. na stronach Rządowego Procesu Legislacyjnego udostępniono nową wersję projektu ustawy zmieniającej. Tego samego dnia projekt został skierowany do rozpatrzenia przez Komitet do Spraw Europejskich.

Nowa treść projektu, z dnia 11 lutego 2021 r., znacznie różni się od poprzedniej. Część nowelizacji ma charakter drobnych, w tym doprecyzowujących zmian, jak ma to miejsce w przypadku nowo kreowanych przepisów dotyczących wykorzystania wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie. Nie zabrakło jednak również zmian znaczących, co dotyczy rozwijania budynkowej infrastruktury ładowania, nowej kategorii opłat za nadanie kodów w rejestrze EIPA, czy warunków tworzenia i funkcjonowania stref czystego transportu.

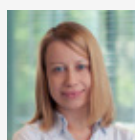
Mamy do czynienia z propozycjami, które w znakomitej większości zapewne nie ulegną już zmianie i wkrótce staną się obowiązującym prawem. Postanowiliśmy więc przyjrzeć się im nieco bardziej wnikliwie. W dziesięciu punktach prezentujemy kluczowe, w naszej opinii, rozwiązania oraz przewidujemy ich wpływ na rozwój elektromobilności w Polsce. Oddajemy głos praktykom rynku, a także oceniamy proponowane zmiany wg zaprezentowanych poniżej kryteriów.

- ★★★
Ocena pozytywna
 Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce
- ★★
Ocena pozytywna z zastrzeżeniem !
 Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce, lecz konieczne jest wprowadzenie dodatkowych zmian
- ★
Ocena neutralna
 Wpływ zmiany na rozwój elektromobilności w Polsce będzie możliwy do oceny dopiero na etapie implementacji
- ☆
Ocena negatywna
 Zmiana zahamuje rozwój elektromobilności w Polsce

KOMENTARZ EKSPERTA

Pierwsza kompleksowa nowelizacja ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych niesie ze sobą istotne zmiany, o których realizację polska branża elektromobilności zabiegała od dawna. Znaczna część wprowadzanych rozwiązań jest rezultatem dialogu o charakterze prawnym, jaki nieprzerwanie prowadzimy z administracją centralną. Od lipca 2019 r. współpraca ta przybrała formę projektu pod nazwą Biała Księga Elektromobilności, w ramach którego identyfikujemy bariery i luki prawne oraz proponujemy najlepsze dla nich rozwiązania. Realizacja kluczowych postulatów Białej Księgi stanowi wspólny sukces i realną szansę na dynamizację rozwoju transportu zeroemisyjnego w Polsce. W projekcie ustawy zmieniającej znalazły się niestety i takie propozycje, które uważamy za krok w złym kierunku. W niniejszej publikacji dokonujemy przeglądu najważniejszych spośród nowo wprowadzanych rozwiązań. Oceniamy je znawcy rynku – współpracujący z nami eksperci.

Mając świadomość istnienia problemów, które nie znalazły odzwierciedlenia w procedowanej nowelizacji oraz skali wyzwania, jakie stoją przed tym młodym rynkiem, oczekujemy, że otoczenie prawne polskiej elektromobilności nadal będzie się zmieniać. Mamy nadzieję, że zmiany te staną się siłą napędową dekarbonizacji sektora transportu w Polsce i będziemy wspierać polski rząd w ich wdrażaniu.



Joanna Makola

Prawnik, Kierownik Centrum Legislacyjnego,
Kierownik projektu Biała Księga Elektromobilności
PSPA

Spis treści

05 / **1. Infrastruktura ładowania w nowych budynkach – transpozycja Dyrektywy 2018/844**

07 / **2. Infrastruktura ładowania w budynkach istniejących – pakiet przepisów**

09 / **3. Zmiany w relacjach między operatorem stacji a dostawcą usługi ładowania. Nowa treść zasady dostępu dostawcy do stacji ładowania**

11 / **4. Usprawnienie procedur przyłączeniowych**

13 / **5. Strefy Czystego Transportu w nowym kształcie**

15 / **6. Nowe regulacje dla rozwijania infrastruktury tankowania wodoru**

17 / **7. Transpozycja Dyrektywy 2019/1161 oraz zmiany w obowiązkach podmiotów publicznych**

19 / **8. Nowa kategoria opłat za przyznanie kodów w EIPA**

21 / **9. Zmiany w przepisach dot. tzw. mechanizmu interwencyjnego – transpozycja Dyrektywy 2019/944**

23 / **10. Doprecyzowanie definicji stacji ładowania i inne zmiany**

26 / **Zmiany systemowe o kluczowym znaczeniu dla dalszego rozwoju rynku**



Ocena pozytywna

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce



Ocena pozytywna z zastrzeżeniem !

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce, lecz konieczne jest wprowadzenie dodatkowych zmian



Ocena pozytywna

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce



Ocena pozytywna z zastrzeżeniem !

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce, lecz konieczne jest wprowadzenie dodatkowych zmian



Ocena neutralna

Wpływ zmiany na rozwój elektromobilności w Polsce będzie możliwy do oceny dopiero na etapie implementacji



Ocena neutralna

Wpływ zmiany na rozwój elektromobilności w Polsce będzie możliwy do oceny dopiero na etapie implementacji



Ocena pozytywna

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce



Ocena negatywna

Zmiana zahamuje rozwój elektromobilności w Polsce



Ocena negatywna

Zmiana zahamuje rozwój elektromobilności w Polsce



Ocena pozytywna z zastrzeżeniem !

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce, lecz konieczne jest wprowadzenie dodatkowych zmian

1.

Infrastruktura ładowania w nowych budynkach – transpozycja Dyrektywy 2018/844



Ocena pozytywna

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce

Mija rok od upływu terminu na transpozycję postanowień Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej. Ten unijny akt prawny w zakresie, w jakim zmienia dyrektywę dotyczącą charakterystyki energetycznej budynków, odnosi się do elektromobilności, wprowadzając pierwsze wiążące wymogi w zakresie przygotowywania nowych budynków mieszkalnych i niemieszkalnych do późniejszej instalacji punktów ładowania na przynależnych do tych budynków miejscach parkingowych. Ministerstwo Klimatu i Środowiska w porozumieniu z Ministerstwem Rozwoju, Pracy i Technologii, mającym w swojej właściwości temat budownictwa, włączyło do nowej wersji projektu ustawy zmieniającej art. 12c, który transponuje przepisy dyrektywy. Ustawodawca nie skorzystał z możliwości ustanowienia bardziej ambitnych obowiązków i przepisy prawa unijnego wprowadza w minimalnym zakresie, korzystając też z możliwych wyłączeń (m.in. opisane niżej obowiązki dotyczące budynków niemieszkalnych nie będą odnosić się do budynków będących własnością małych i średnich przedsiębiorców).

Art. 12c ust. 1 projektu przewiduje, że budynki niemieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż 10 stanowisk postojowych, projektuje się i buduje zapewniając zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania, oraz kanałów na przewody i kable elektryczne, aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania na co najmniej 1 na 5 stanowisk postojowych.

Art. 12c ust. 2 przewiduje, że budynki mieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż 10 stanowisk postojowych, projektuje się i buduje zapewniając zainstalowanie kanałów na przewody i kable elektryczne na wszystkich stanowiskach postojowych tak, aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania na każdym stanowisku postojowym.

W obu przypadkach przepisy stosuje się w szczególności, jeżeli parking znajduje się wewnątrz budynku lub przylega do budynku lub jest powiązany z budynkiem pod względem własności lub użytkowania. Nowe przepisy znajdą zastosowanie również w odniesieniu do budynków poddawanych przebudowie albo remontowi na zasadach przewidzianych w art. 12c ust. 3.

1.

Infrastruktura ładowania w nowych budynkach – transpozycja Dyrektywy 2018/844

KOMENTARZ EKSPERTA



Przemysław Szywacz

Doradca podatkowy, Partner w Zespole Doradców dla Sektora Motoryzacyjnego, KPMG w Polsce
KPMG w Polsce

Prawo unijne (zwłaszcza dyrektywa AFID z 2014 r.) było impulsem do rozwoju rynku elektromobilności w Polsce, w tym w szczególności - rozwijania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Teraz ponownie przychodzi mu w sukurs, tym razem w obszarze budynkowej infrastruktury ładowania. Nowe przepisy spowodują, że instalacja ładowarek na uprzednio przygotowanych do tego miejscach parkingowych będzie szybsza i znacznie tańsza, niż dostosowywanie parkingów przy budynkach już eksploatowanych. Ładowarki realnie będą tam powstawać.

Ponadto przy nowych obiektach niemieszkalnych, takich jak banki, szpitale czy biurowce, obowiązkowa będzie instalacja minimum jednego punktu ładowania. Polski projektodawca skorzystał z przewidzianej w dyrektywie możliwości zastosowania wyłączenia z identycznego obowiązku wobec nowych budynków należących do małych i średnich przedsiębiorców.

2.

Infrastruktura ładowania w budynkach istniejących – pakiet przepisów



Ocena pozytywna z zastrzeżeniem

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce, lecz konieczne jest wprowadzenie dodatkowych zmian

Transponując dyrektywę 2018/844, ustawa zmieniająca wprowadza też wymóg instalacji infrastruktury kanałowej na co najmniej 1 na 5 stanowisk postojowych i minimum jednego punktu ładowania na parkingach przynależnych do istniejących budynków niemieszkalnych przez właścicieli lub zarządców tych budynków – do dnia 1 stycznia 2025 r.

W odniesieniu do budynków mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba lokali mieszkalnych wyodrębnionych lub niewyodrębnionych jest większa niż 3, ustawa wprowadza pakiet przepisów, których stosowanie pozwoli na uzyskanie przez mieszkańca zgody na instalację punktu ładowania na miejscu parkingowym, którego jest właścicielem – i to w rozsądnym terminie. Na mocy obowiązujących przepisów dotyczących zarządu nieruchomością wspólną, czyli regulacji o charakterze ogólnym, uzyskanie zgody w tym zakresie było często traktowane jako czynność wykraczająca poza zwykły zarząd. Oznaczało to konieczność uzyskania zgody większości mieszkańców budynku w formie uchwały podjętej w wyniku głosowania, co rzadko kiedy kończyło się sukcesem. Punktem wyjścia dla wprowadzenia nowych rozwiązań, o których mowa poniżej, jest dodanie do ustawy Prawo własności lokali przepisu, zgodnie z którym udzielenie zgody na instalację na nieruchomości wspólnej i używanie punktu ładowania o mocy większej niż 11 kW jest czynnością przekraczającą zwykły zarząd (a contrario: nie jest nią zgoda na instalację i używanie punktu ładowania o mocy mniejszej, bądź równej 11 kW).

Tryb złożenia wniosku i uzyskania zgody na instalację i eksploatację punktu ładowania przez osobę posiadającą tytuł prawny do lokalu w danym budynku i stanowisko postojowe do wyłącznego użytku będzie miał następujący przebieg:

1. Ekspertyza

- W pierwszej kolejności wnioskodawca składa do zarządcy nieruchomości wniosek o zlecenie ekspertyzy, której przedmiotem jest ocena instalacji elektrycznej w obrębie budynku oraz wewnętrznych i zewnętrznych miejsc postojowych z nim związanych pod względem dopuszczalności przyłączenia do niej punktu ładowania objętego wnioskiem oraz zasad bezpieczeństwa związanych z jego użytkowaniem.
- Ekspertyza jest zlecana w ciągu 30 dni od otrzymania wniosku. Koszty jej sporządzenia ponosi wnioskodawca.

2. Wniosek o wyrażenie zgody na instalację i używanie punktu ładowania

- Do wniosku należy załączyć komplet załączników, o których mowa w art. 12a ust. 3, w tym informację dotyczącą wyników ekspertyzy
- Wniosek jest rozpatrywany w terminie 30 dni od złożenia; bezskuteczny upływ terminu i spełnienie przez wnioskodawcę wymogów określonych w ekspertyzie oznacza, że może on przystąpić do instalacji i eksploatacji punktu ładowania.
- Katalog przyczyn odmownego rozpatrzenia wniosku jest zamieszczony w art. 12a ust. 6 i ma charakter enumeratywny.

3. Koszty instalacji

- Wnioskodawca ponosi wszystkie koszty związane z instalacją punktu ładowania, w tym koszt zakupu i montażu.

4. Licznik zdalnego odczytu

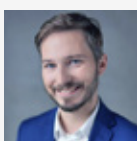
- Operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego instaluje liczniki zdalnego odczytu energii elektrycznej na stanowisku postojowym wyposażonym przez wnioskodawcę w punkt ładowania.

Warto zauważyć, że w przypadku nieruchomości będących zabytkiem, instalacja punktu ładowania będzie wymagać uzyskania zgody właściwego konserwatora zabytków.

2.

Infrastruktura ładowania w budynkach istniejących – pakiet przepisów

KOMENTARZ EKSPERTA



Filip Opoka
Partner
NGL Wiater sp.k.

Większość Polaków mieszka w budynkach wielorodzinnych. Z badań przeprowadzonych przez PSPA wynika, że ponad 90% respondentów chciałoby mieć możliwość ładowania samochodu elektrycznego w miejscu zamieszkania. Rozwiązania, o których mowa należy ocenić jako krok w kierunku uregulowania procedury i zasad instalowania punktów ładowania w istniejących budynkach mieszkalnych. Jak pokazywała praktyka, brak jakichkolwiek uregulowań w tym zakresie znacząco utrudniał rozwój elektromobilności indywidualnej. Projektodawca postanowił jednak o obciążeniu kosztem sporządzenia ekspertyzy mieszkańca zainteresowanego instalacją punktu ładowania. Takie rozwiązanie jest wbrew propozycjom przedstawianym przez PSPA, które zmierzały do tego, by ekspertyza stanowiła element przeglądów instalacji elektrycznej budynku, do wykonywania których już teraz zobowiązani są właściciele budynków. Takie rozwiązanie miało walor powszechności i rozkładało koszt jej przygotowania na wszystkich mieszkańców budynku. Wydaje się, że rozwiązanie zaproponowane przez projektodawcę obecnie stanowić będzie dodatkowe istotne obciążenie użytkowników pojazdów elektrycznych utrudniając rozwój elektromobilności. W związku z tym rozważyć należałoby z jednej strony uczynienie ekspertyzy fakultatywną, która będzie sporządzana, gdy mieszkańcy będą mieli obawy związane z instalacją ładowarki, a z drugiej strony rozważyć objęcie kosztów wykonania ekspertyzy jednym z mechanizmów wsparcia przeznaczonych dla elektromobilności.

3.

Zmiany w relacjach między operatorem stacji a dostawcą usługi ładowania. Nowa treść zasady dostępu dostawcy do stacji ładowania



Ocena pozytywna

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce

Do nowej wersji projektu wpisano, zaproponowane przez PSPA, rozwiązania mające na celu urealnienie relacji między operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania a dostawcą usługi ładowania, w tym – zmianę treści zasady zapewnienia dostawcy dostępu do stacji ładowania.

W modelu dotychczasowym, tj. obowiązujących przepisów Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz ustawy Prawo energetyczne, praktycznie nie było możliwe świadczenie usług ładowania przez więcej niż jednego dostawcę usługi ładowania. Wynikało to z konstrukcji przepisów dotyczących obowiązków po stronie operatora i dostawcy, w tym z niewdrażalnego w praktyce obowiązku zawierania umowy na dostawę energii elektrycznej na potrzeby ładowania przed dostawcą usługi ładowania.

Pakiet nowych rozwiązań polega na:

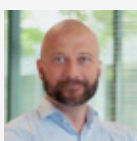
- › Uszczegółowieniu i doprecyzowaniu obowiązków dostawcy usługi ładowania w tym przesunięciu całości odpowiedzialności za zakontraktowanie energii na potrzeby ładowania i działania stacji na operatora ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z modelem obowiązującym w innych krajach europejskich.
- › Urynkowieniu zasad współpracy pomiędzy operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania a (zewnętrznym) dostawcą usługi ładowania – stanowiącemu odejście od jednostronnej odpowiedzialności operatora ogólnodostępnej stacji ładowania za stworzenie warunków do dostępu dla dowolnego dostawcy usługi ładowania.
- › Usunięciu terminu wejścia w życie wcześniejszego obligo do zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury operatora, którego istnienie stanowiło jeden z istotnych powodów braku powiązań roamingowych wewnątrz krajowych operatorów ogólnodostępnych stacji i dostawców usług ładowania.

Zgodnie z powyższym, dotychczasowy obowiązek zapewnienia dostępu do stacji ładowania na zasadach równoprawnego traktowania (art. 3 ust. 1 pkt 10) zostanie zastąpiony obowiązkiem zapewnienia dostępu na zasadach rynkowych.

3.

Zmiany w relacjach między operatorem stacji a dostawcą usługi ładowania. Nowa treść zasady dostępu dostawcy do stacji ładowania

KOMENTARZ EKSPERTA



Jacek Błaszczkiński

Dyrektor ds. Rozwoju,
Kierownik Centrum Kompetencyjnego
PSPA

Opisane zmiany, będące efektem długotrwałych starań PSPA i efektywnego dialogu branżowego z Ustawodawcą, mają fundamentalne znaczenie dla rozwoju krajowego rynku elektromobilności. Po pierwsze, sankcjonują i doprecyzowują role i obowiązki uczestników rynku zgodnie z modelem funkcjonującym w Europie, dzięki czemu podmioty, które dotychczas odważyły się rozpocząć działania na polskim rynku i łączyły krajowych operatorów stacji między innymi z klientami branży automotive (używających usług ładowania sygnowanych przez koncerny motoryzacyjne) wyjdą ze strefy cienia i staną się w świetle polskiego prawa pełnoprawnymi Dostawcami Usług Ładowania. Potencjalni kandydaci na Dostawców Usług Ładowania poza wyłącznie prawami żądania dostępu do infrastruktury zyskają również racjonalne obowiązki, które dotychczas obciążały jednostronnie i zupełnie bez uzasadnienia wyłącznie Operatorów Ogólnodostępnych Stacji Ładowania. Podmioty, które nie weszły w relacje na polskim rynku ze względu na wątpliwości prawne towarzyszące obu rolom, również będą mogły to zrobić, co tylko dobrze wróży zarówno zwiększeniu się wielkości rynku infrastruktury, jak i wzrostowi jego konkurencyjności. Zmiany te otwierają możliwości tworzenia powiązań roamingowych pomiędzy podmiotami działającymi już na rodzimym rynku, co powinno przyczynić się zarówno do lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury jak i do podwyższenia wygody użytkownika stacji przez klientów.

4.

Usprawnienie procedur przyłączeniowych



Ocena pozytywna z zastrzeżeniem

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce, lecz konieczne jest wprowadzenie dodatkowych zmian

Podobnie jak w przypadku budynkowej infrastruktury budowania, dedykowana tematowi grupa robocza, powołana w ramach projektu Biała Księga Elektromobilności PSPA, zaproponowała pakiet rozwiązań mających na celu uproszczenie i przyspieszenie procedur przyłączeniowych dla ogólnodostępnych stacji ładowania.

W świetle obecnie obowiązujących przepisów, proces przyłączenia się do sieci elektroenergetycznej jest bardzo czasochłonny i mocno ograniczony obowiązującymi procedurami. W przypadku przyłączenia stacji ładowania o dużej mocy niezbędna do jej prawidłowego działania jest moc na poziomie co najmniej 70-170kW. Podmiot przyłączany po złożeniu wniosku o określenie warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej zobowiązany był do oczekiwania na otrzymanie warunków przyłączenia bez jakiegokolwiek informacji do jakiej grupy przyłączeniowej został zakwalifikowany (np. grupa III czy IV). Przy wnioskowaniu o wydanie warunków przyłączenia na moc w podanym przedziale wnioskodawca mógł otrzymać warunki w terminie do 30 dni, jeżeli jego wniosek został zakwalifikowany do IV grupy przyłączeniowej (przyłączenie na niskim napięciu) lub do 150 dni, jeżeli został zakwalifikowany do III grupy przyłączeniowej. Przyłączenie stacji ładowania o wskazanej mocy przy konieczności budowy stacji transformatorowej niesie za sobą bardzo duże nakłady finansowe, które najczęściej powodują rezygnację z realizacji całej inwestycji. Wnioskodawca nie posiada jednak informacji, jaki aktualnie poziom mocy na sieci niskiego napięcia jest dostępny we wskazanym miejscu. Jedynym sposobem na uzyskanie takiej informacji w przypadku chęci przyłączenia się do sieci elektroenergetycznej wykorzystując przyłączenie niskiego napięcia jest ponownie wnioskowanie o określenie warunków przyłączenia, tym razem na niższą moc. Przy takich uwarunkowaniach prawnych przyłączenie stacji ładowania

do sieci elektroenergetycznej jest czasochłonne, a przy tym kosztowne, co często wiązało się z zaniechaniem realizacji inwestycji ze względu na zbyt duże koszty. W projekcie ustawy zmieniającej zaproponowano wprowadzenie dialogu mającego na celu znacznie usprawnić i przyspieszyć procedurę określenia warunków przyłączenia, co przełoży się bezpośrednio na usprawnienie budowy przyłączy, a przy tym także stacji ładowania.

Pakiet zmian w ustawie Prawo energetyczne:

1. **Zasada przyłączenia do sieci energetycznej w pierwszej kolejności.** Obejmie ogólnodostępne stacje ładowania składające się wyłącznie z punktów ładowania o dużej mocy.
2. **Mechanizm „negocjacji mocy”.** W przypadku braku możliwości podłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z wnioskiem (brak dostępnej mocy), przedsiębiorstwo energetyczne w terminie do 14 dni dla grupy przyłączeniowej V i VI oraz 60 dni dla grupy przyłączeniowej III powiadamia o tym pisemnie podmiot ubiegający się o przyłączenie i wskazuje maksymalną dostępną moc przyłączeniową w miejscu wskazanym we wniosku. Podmiot ubiegający się o przyłączenie będzie miał 14 dni na decyzję co do wyrażenia zgody na taką wielkość mocy przyłączeniowej bądź odmowę.
3. **Ogólny obowiązek zapewnienia realizacji i finansowania budowy i rozbudowy sieci przez przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją energii** na potrzeby przyłączania ogólnodostępnych stacji ładowania oraz infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego
4. **Planowanie rozwoju sieci dystrybucyjnej** z uwzględnieniem przedsięwzięć związanych z budową ogólnodostępnych stacji ładowania oraz infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego

4.

Usprawnienie procedur przyłączeniowych

KOMENTARZ EKSPERTA



Andrzej Stankiewicz

Partner

Kancelaria Radców Prawnych
Stankiewicz Własów i Partnerzy



Nowe rozwiązania należy ocenić bardzo pozytywnie. Powinny przyczynić się z jednej strony do usprawnienia konkretnych procesów przyłączeniowych ogólnodostępnych stacji ładowania, a z drugiej – zwrócić uwagę OSD na konieczność długofalowego planowania rozwoju sieci z uwzględnieniem potrzeb przyrastającej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych.

Nadal jednak pozostają pewne aspekty dotyczące realizacji procedury przyłączeniowej, które byłyby możliwe do wprowadzenia i zapewniły przyspieszenie realizacji procedury z jednoczesnym zmniejszeniem niepotrzebnych kosztów przyłączenia. Do takich obszarów należy kwestia możliwości wskazywania miejsca przyłączenia przez podmiot wnioskujący o przyłączenie do sieci ogólnodostępnej stacji ładowania, a także dopuszczenie możliwości realizacji przyłączy bezpośrednio przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania.

5.

Strefy Czystego Transportu w nowym kształcie



Ocena neutralna

Wpływ zmiany na rozwój elektromobilności w Polsce będzie możliwy do oceny dopiero na etapie implementacji

Zniknie próg minimalny liczebności gminy jako warunek wstępny możliwości utworzenia strefy czystego transportu oraz ograniczenie obszaru strefy do terenu śródmiejskiej zabudowy lub jej części. Po wejściu w życie nowych przepisów strefę będzie mogła utworzyć każda gmina na terenie obejmującym drogi, których jest zarządcą.

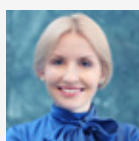
Wycofano się ze szkodliwych przepisów pierwszej wersji projektu, przewidujących możliwość nieograniczonego wjazdu do strefy czystego transportu pojazdów napędzanych LPG, a także uzależniających możliwość wjazdu od normy EURO oraz odsuwających obowiązek tworzenia stref przed duże miasta do 2030 r. Rada gminy zachowa prawo do wprowadzania dodatkowych wyłączeń od zakazu wjazdu, innych niż przewidziane w art. 39 ust. 1 i 2 ust. oraz będzie mogła dopuścić wjazd jeszcze innej kategorii pojazdów – już za opłatą.

Gminy liczące powyżej 100 tys. mieszkańców i znajdujące się w strefach, w których przeprowadzona przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska ocena poziomów substancji w powietrzu wykazała przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia średniorocznego poziomu zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu NO₂, w terminie 12 miesięcy od dnia otrzymania informacji o przekroczeniu, będą obowiązane utworzyć strefę czystego transportu.

5.

Strefy Czystego Transportu w nowym kształcie

KOMENTARZ EKSPERTA



Alicja Pawłowska-Piorun

p.o. kierownika Zakładu Niskoemisyjnego Transportu
Krajowy Ośrodek Zmian Klimatu, IOŚ – PIB

Nowe rozwiązania nie są oczywiście doskonałe, ponieważ nadal istnieje ryzyko zbyt szerokiego korzystania przez gminy z możliwości kreowania dodatkowych wyłączeń od zakazu wjazdu do strefy. Są jednak zmianami na lepsze i można się spodziewać, że wraz ze wzrostem świadomości społeczeństwa, regulacje w tym obszarze będą zaostrzane.

Wprowadzane przepisy przewidują obowiązek konsultacji projektu uchwały określającej zasady funkcjonowania strefy z mieszkańcami gminy. To krok w dobrym kierunku. Wyzwaniem na najbliższą przyszłość pozostaje więc budowanie świadomości społecznej, czyli dążenie do tego, by wprowadzenie strefy zostało zaakceptowane, a korzyści z tego płynące – dostrzeżone.

6.

Nowe regulacje dla rozwijania infrastruktury tankowania wodoru



Ocena neutralna

Wpływ zmiany na rozwój elektromobilności w Polsce będzie możliwy do oceny dopiero na etapie implementacji

Ogłoszony w grudniu 2019 r. Europejski Zielony Ład, czyli plan transformacji unijnej gospodarki ku neutralności klimatycznej, przewiduje, że zrównoważony transport przyszłości będzie opierał się na elektromobilności – bateryjnej i wodorowej. Wizję tę potwierdza i rozwija opublikowana rok później Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. W Polsce trwają prace nad projektem Polskiej Strategii Wodorowej, który zawiera 6 celów. Jednym z nich jest wykorzystanie wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie, co wymaga stworzenia odpowiedniego otoczenia regulacyjnego.

W projekcie ustawy zmieniającej znalazły się przepisy dotyczące budowania i funkcjonowania infrastruktury tankowania wodorem. Wprowadzono definicje: wodoru, punktu tankowania wodoru, stacji wodoru, punktu bunkrowania wodoru, operatora stacji wodoru i pojazdu napędzanego wodorem. Nowe przepisy odnoszą się do powstawania i bezpiecznej eksploatacji stacji wodoru. Sformułowano m.in. ogólne wymagania techniczne dla stacji wodorowych i delegację do wydania rozporządzenia wykonawczego w tym zakresie. Badania techniczne stacji tankowania wodoru będzie przeprowadzał Urząd Dozoru Technicznego, a przepisy te skonstruowano analogicznie do tych dotyczących ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

Badania techniczne stacji tankowania wodoru przeznaczonych do tankowania pociągów lub zaopatrywania jednostek pływających w wodór będą natomiast przeprowadzane przez Transportowy Dozór Techniczny.

Nowe regulacje dotyczące wodoru to nie tylko, choć przede wszystkim, infrastruktura. To także rozszerzenie korzyści przewidzianych dla pojazdów elektrycznych na pojazdy wodorowe, co dotyczy prawa wjazdu na buspasy i podwyższonego limitu amortyzacyjnego.

Warto zauważyć, że równoległe do procedowanych zmian w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, na etapie zaawansowanych prac legislacyjnych znajduje się projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, który wprowadza system kontroli jakości wodoru jako paliwa na cele transportowe.

6.

Nowe regulacje dla rozwijania infrastruktury tankowania wodoru

KOMENTARZ EKSPERTA



Marcin Markowski

Radca prawny
Clifford Chance

Potencjał wykorzystania wodoru w energetyce i transporcie może wkrótce znaleźć ujście. Rozwój technologii wodorowych, przede wszystkim opartych na gazie pozyskiwanym dzięki energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, jest wyraźnie dostrzegalny w skali globalnej. Ten dynamiczny proces, odzwierciedlony w nowatorskich zamierzeniach przedstawicieli biznesu, wymaga przemyślanych i kompleksowych ram legislacyjnych.

Stworzenie regulacji, które będą uwzględniały wielosektorowe znaczenie wodoru, stymulując poszczególne branże i ich wzajemne oddziaływanie, przy jednoczesnej dbałości o aspekt bezpieczeństwa, stanowi poważne wyzwanie dla prawodawców. W Polsce prężnie postępują prace nad elementami prawa wodorowego. W styczniu 2021 r. powołano sześć ministerialnych grup roboczych, w tym Grupę ds. wykorzystania wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie. Postulaty wypracowane przez tę Grupę, mające stanowić jeden z filarów przyszłego porozumienia wodorowego, mogą wyznaczyć kierunek rozwoju dla legislacji i wywrzeć realny wpływ na przyszłość branży.

7.

Transpozycja Dyrektywy 2019/1161 oraz zmiany w obowiązkach podmiotów publicznych



Ocena pozytywna

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce

Nowelizacja dostosowuje projekt do przepisów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Dyrektywa ma na celu upowszechnienie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego i przewiduje minimalne udziały procentowe w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, które mają zostać osiągnięte w dwóch okresach odniesienia – do 2025 r. i 2030 r. W tym też celu w warstwie definicyjnej wprowadzona została definicja „zamawiającego” w rozumieniu ustawy Prawo zamówień publicznych, w odniesieniu do zamawiającego publicznego i sektorowego. Nowe art. 68a–68g dokonują zasadniczej transpozycji dyrektywy, o której mowa, przewidując zapewnienie określonych procentowo udziałów pojazdów kategorii M1, M2 i N1 elektrycznych lub napędzanych wodorem w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami.

Zawarta w dyrektywie definicja **czystego ekologicznie pojazdu lekkiego** opiera się na normach emisji CO₂, których poziom od 2026 r. ma być zerowy. W projekcie ustawy zmieniającej przewidziano więc okres przejściowy (od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r.), w którym do minimalnego wymaganego udziału wlicza się pojazdy hybrydowe lub napędzane gazem ziemnym o maksymalnej emisji 50 g CO₂/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej 80% dopuszczalnych wartości emisji.

W przypadku **pojazdów ciężkich**, dyrektywa odwołuje się do użycia paliw alternatywnych zdefiniowanych w art. 2 pkt 1) i 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFID).

Postanowienia dyrektywy i w ślad za nimi, projekt ustawy zmieniającej określa osobno cele dotyczące zamówień na **zeroemisyjne autobusy**.

Wprowadzane w art. 34–37 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zmiany mają natomiast cel doprecyzowujący i są częściowo pochodną uwag zgłaszanych przez jednostki samorządu terytorialnego (jak np. przepisy dotyczące wyłączenia z obowiązku minimalnego udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych kategorii pojazdów wykorzystywanych do zadań związanych z ochroną ludności, bezpieczeństwem pożarowym oraz utrzymaniem porządku publicznego).

7.

Transpozycja Dyrektywy 2019/1161 oraz zmiany w obowiązkach podmiotów publicznych

KOMENTARZ EKSPERTA



Maciej Szambelańczyk

Partner

WKB Wierciński Kwieciński Baehr

Samorządy były od początku aktywnie zaangażowane w praktyczną weryfikację przepisów Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Pierwsza duża nowelizacja ustawy umożliwia uwzględnienie ich uwag i tym samym usprawnienie mechanizmu realizacji przez JST stopniowej wymiany flot na bardziej przyjazną środowisku. Transpozycja dyrektywy nieco podwyższa dotychczasowe wymogi w przedmiocie stopniowej wymiany flot na zeroemisyjne. Z drugiej strony jednak zaproponowano rozwiązania wychodzące naprzeciw postulatam JST i redukujące zbędne koszty. Przykładowo JST, która osiągnęła udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów, przewidziany w art. 36 i art. 68 ust. 4 na poziomie wyższym niż określony w tych przepisach dla danego okresu zostanie zwolniona z obowiązku cyklicznego sporządzania analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu.

8.

Nowa kategoria opłat za przyznanie kodów w EIPA



Ocena negatywna

Zmiana zahamuje rozwój elektromobilności w Polsce

Zmienia się przepisy dotyczące Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych (EIPA). W EIPA zostaną uwzględnione stacje wodoru i stacje gazu ziemnego. Zakres informacji znajdujących się w rejestrze zostanie poszerzony o metodę płatności stosowaną na stacji.

Polska zobowiązała się do stworzenia repozytorium indywidualnych kodów ID w ramach programu PSA IDACS realizowanego przez Komisję Europejską. Nowe przepisy wyznaczają podmiot nadający kody, którym będzie Prezes UDT i określają zasady ich wydawania. Projektowane przepisy przewidują możliwość uznania kodu nadanego w innym państwie Unii Europejskiej, z którym Rzeczpospolita Polska nawiązała współpracę w zakresie wzajemnego uznawania kodów, za równorzędny numerowi EIPA, o ile taki kod identyfikacyjny odpowiada strukturą numerowi EIPA.

Kontrowersyjna jest maksymalna wysokość opłaty miesięcznej za nadanie kodu i jego utrzymanie w systemie teleinformatycznym. Konkretny wymiar opłaty ma być doprecyzowany rozporządzeniem wykonawczym.

Dla operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania, gazu ziemnego lub stacji wodoru maksymalna wysokość opłaty ma stanowić iloczyn 25 zł i liczby ogólnodostępnych stacji. Wprowadzenie nowej kategorii opłat rodzi pytanie o ich wysokość, jak również o cel funkcjonowania rejestru EIPA. Platforma ta nie jest niezbędna do świadczenia usług ładowania. Nie istnieją analogiczne opłaty i systemy informatyczne dla stacji benzynowych, prezentujące dane takie jak np. dostępność stacji benzynowych, czy ceny na nich obowiązujące. Nowo wprowadzane obowiązki oraz opłaty

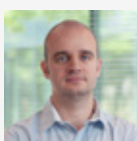
stanowią więc kolejne obciążenie ponoszone przez podmioty zaangażowane w budowę infrastruktury ładowania. Ich wysokość może stanowić bardzo istotną część uzyskiwanych przychodów, pogłębiając straty wynikające z utrzymania stacji ładowania i świadczenia na nich usług. Negatywnie wpłynie to na znajdujący się we wczesnej fazie rozwoju rynek elektromobilności w Polsce. Koszty nadawania i utrzymywania numerów w repozytorium kodów ID w ramach programu PSA IDACS z pewnością nie uzasadniają tak wysokich opłat utrzymywania EIPA, jakie zostały przewidziane w projekcie ustawy zmieniającej.

Dla dostawców usługi ładowania maksymalna opłata za nadanie kodu ma wynosić 50 zł. Włączenie dostawców usługi ładowania do rejestru EIPA i objęcie ich obowiązkiem posiadania kodów jest jednak niezrozumiałe, jeżeli chodzi o intencję, jak również bardzo trudne do wdrożenia od strony praktycznej. W przyszłości na każdej ogólnodostępnej stacji ładowania będzie mogło działać (w ujęciu teoretycznym) nieskończenie wielu dostawców usługi ładowania, co będzie stanowić ogromne wyzwanie w zakresie prezentowania różnych cen i modeli ich kształtowania dla każdego dostawcy usługi ładowania na danej stacji. Już obecnie krajowi operatorzy stacji udostępniają stacje wielu dostawcom usługi ładowania w ramach porozumień roamingowych, nie wiedząc, jakie ceny dostawcy oferują swoim klientom. Dostawcy usługi ładowania nie potrzebują platformy EIPA do realizowania swoich usług i nie mają powodu, aby z niej korzystać. Obecnie większość dostawców usługi ładowania korzystających z sieci obcych operatorów na terenie Polski to podmioty zagraniczne (w większości unijne), a więc prawdopodobnie poza zakresem nowej regulacji. Ten nowy obowiązek dla polskich dostawców usługi ładowania będzie pogorszeniem ich pozycji konkurencyjnej względem podmiotów zagranicznych.

8.

Nowa kategoria opłat za przyznanie kodów w EIPA

KOMENTARZ EKSPERTA



Jan Wiśniewski

Kierownik Centrum Badań i Analiz
PSPA

Celem działania rejestru EIPA powinno być prezentowanie rzetelnych danych o publicznej infrastrukturze ładowania w Polsce, przede wszystkim do celów informacyjnych i statystycznych, a także jako warstwa danych dla serwisów i aplikacji, które mogą wykorzystywać te dane, aby np. ułatwić podróżowanie użytkownikom pojazdów elektrycznych czy o napędzie gazowym. W tym kontekście planowane nałożenie na operatorów dodatkowej opłaty za nadawanie i utrzymywanie kodów w tym rejestrze to z jednej strony decyzja nieuzasadniona, zaś z drugiej strony niosąca ze sobą potencjalnie negatywne skutki w kontekście dochodowości ich działalności, a w konsekwencji tempa rozbudowy ogólnodostępnej infrastruktury w Polsce. Nowe regulacje będą stanowić szczególnie dotkliwe obciążenie na obecnym, początkowym etapie rozwoju rynku, gdy popyt na usługi ładowania utrzymuje się jeszcze na stosunkowo niskim poziomie.

9.

Zmiany w przepisach dot. tzw. mechanizmu interwencyjnego – transpozycja Dyrektywy 2019/944

**Ocena negatywna**

Zmiana zahamuje rozwój elektromobilności w Polsce

Z Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych znika część przepisów (art. 64–66) dotyczących realizacji tzw. mechanizmu interwencyjnego, w ramach którego operatorzy systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych mieli wybudować brakującą liczbę stacji ładowania, o ile próg minimalny (określony w art. 60 ustawy) nie został osiągnięty w trybie rynkowym. Scenariusz ten zaistniał w przypadku większości dużych polskich miast, poza Katowicami. Aktualnie OSDe już zrealizowały lub nadal realizują budowę stacji, a ustawodawca nie wyjaśnił szerzej, jaki los prawny czeka projekty będące w toku.

Sytuacja jest jasna w przypadku budowy przez OSDe tych ogólnodostępnych stacji ładowania, których termin budowy zgodnie planem, o którym mowa w art. 62, został wyznaczony na pierwszy kwartał 2021 r., a ich budowa nie została ukończona przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej. Dla tej kategorii projektów dotychczasowe art. 64, 65 i 67 ustawy będą stosowane oraz nie będą stosowane nowe przepisy art. 3a i art. 3b.

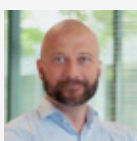
Przyczyną rezygnacji z dalszej realizacji modelu interwencyjnego są postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającej dyrektywę 2012/27/UE. Zgodnie z jej przepisami, budowa stacji ładowania i bycie ich właścicielem nie mieszczą się w katalogu zadań przypisanych OSD, a udzielenie odstępstwa – na co zezwala dyrektywa – byłoby, jak stwierdza ustawodawca w uzasadnieniu do ustawy, procesem nieproporcjonalnie długim i skomplikowanym (konieczność każdorazowego przeprowadzenia przetargu).

Z uwagi na ten sam argument, tj. brak możliwości posiadania przez OSDe stacji oraz pełnienia roli ich operatora lub dostawcy usługi ładowania – na podstawie przepisów dyrektywy, do ustawy wprowadzane są nowe przepisy art. 3a i 3b, dotyczące postępowania ze stacjami już wybudowanymi przez OSDe, których celem jest uregulowanie obowiązkowej procedury wyzbycia się przez te podmioty własności stacji.

9.

Zmiany w przepisach dot. tzw. mechanizmu interwencyjnego – transpozycja Dyrektywy 2019/944

KOMENTARZ EKSPERTA

**Jacek Błaszczński**

Dyrektor ds. Rozwoju,
Kierownik Centrum Kompetencyjnego
PSPA

Mechanizm interwencyjny, który przez szereg barier dla rozwoju rynku jakie występowały od momentu wejścia w życie ustawy o elektromobilności, stał się w gminach zobowiązanych de facto głównym mechanizmem powstawania stacji ładowania, w szczególności tych z segmentu AC, od początku wzbudzał spore kontrowersje, wątpliwości czy pytania zarówno u bezpośrednio zaangażowanych podmiotów, jak i w szeroko rozumianej branży. Natomiast jego eliminacja, uzasadniona przepisami Dyrektywy zakazującymi posiadania OSD stacji ogólnodostępnych, na obecnym etapie realizacji dotychczasowych obowiązków stron, tj. w toku finalnej budowy stacji i punktów, których lokalizacje i parametry zostały uzgodnione w długotrwałym i żmudnym procesie dialogu pomiędzy spółkami dystrybucyjnymi (OSD) a samorządami, jest najgorszym momentem na dokonanie tak radykalnego ruchu. Nowa sytuacja legislacyjna zostawia OSD z problemem inwestycji w toku, koniecznością ich zatrzymania i rozliczenia. W wątpliwej sytuacji stawia też samorzady, które posiadają dorozumiany obowiązek uzupełnienia stanu stacji/punktów do niezbędnego określonego w ustawie minimum w stosunku do tego co powstało rynkowo do stycznia 2020 r., ale już bez wsparcia wyznaczonego ustawowo inwestora zastępczego jakim były OSD, oraz bez alternatywnych źródeł finansowania tych inwestycji. Powyższe, jak i fakt, że obowiązek ten nie jest obarczony żadnymi sankcjami za jego niewykonanie, oznacza, że w nowym brzmieniu zainicjowany proces może utknąć w nieokreślonym czasowo zawieszeniu, bez szans na jakiegokolwiek faktyczne skonkludowanie.

Zmiana przepisów zdecydowanie wymaga uzupełnienia, które odpowie na pytanie co dalej z realizacją celów jakie przyświecały powołaniu do życia mechanizmu interwencyjnego. O to uzupełnienie apelujemy, ponieważ już teraz wiemy, że z zapowiadanych w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych sześciu tysięcy punktów ładowania w segmencie wolnych ładowarek AC o mocy do 22 kW (mechanizm interwencyjny w maksymalnym teoretycznym wymiarze mógł przynieść nieco powyżej pięć tysięcy) faktycznie ma szansę powstać maksymalnie kilkaset. Co oznacza niespełnienie deklarowanych celów oraz znaczące ograniczenie istotnego segmentu rynku.

10.

Doprecyzowanie definicji stacji ładowania i inne zmiany



Ocena pozytywna z zastrzeżeniem

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce, lecz konieczne jest wprowadzenie dodatkowych zmian

Definicja stacji ładowania

Jak przyznaje sam Ustawodawca w uzasadnieniu do projektu ustawy zmieniającej, obowiązująca definicja stacji ładowania nie rozstrzyga jasno, że jest to stacja świadcząca usługę ładowania. Na gruncie praktycznym powstają wątpliwości, jak postępować z urządzeniami, które nie świadczą takiej usługi, a wykorzystywane są jedynie tymczasowo, w charakterze demonstracyjnym i testowym. Intencją ustawy zmieniającej jest doprecyzowanie przepisów w tym zakresie, co pozwoli w jasny sposób odróżnić stacje ładowania, które świadczą usługę ładowania i muszą podlegać obowiązkom, takim jak wymóg przeprowadzenia badań technicznych, od innych obiektów o podobnym charakterze. Po wejściu w życie nowych przepisów nie będzie wątpliwości, co do tego, że urządzenia prezentowane na targach, czy w salonach dealerskich, nie są stacjami ładowania w rozumieniu Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w związku z czym nie dotyczą ich wskazane w tej ustawie obowiązki.

Nadal jednak mogą występować wątpliwości związane z kwestią oprogramowania jako elementu definiującego stację ładowania. Samo świadczenie ładowania nie wymaga bowiem takiego oprogramowania. Możliwe jest także ładowanie rozliczane tylko na podstawie opłaty ryczałtowej za samą możliwość podłączenia się do stacji. Są też rozwiązania polegające na dokonywaniu rozliczeń w stacji bez specjalnego oprogramowania, wyłącznie poprzez wyposażenie jej w terminal płatniczy.

Możliwość kontroli stacji z inicjatywy UDT

Za dobre rozwiązanie, z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa działania stacji, należy ocenić wprowadzenie możliwości dokonywania przez UDT badań technicznych stacji

ładowania pojazdów elektrycznych bez uprzedniego wniosku, w przypadku podejrzenia wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników, z uwagi na awarie lub uszkodzenia powstałe w trakcie eksploatacji stacji oraz punktów ładowania oraz w przypadku stwierdzenia, że dany podmiot nie wystąpił o nadanie numeru EIPA. Na mocy obowiązujących przepisów kontrola nie mogła zostać przeprowadzona bez wniosku. Nawet kiedy UDT był informowany, że stacja jest ewidentnie uszkodzona, nie było podstawy prawnej do podjęcia interwencji.

Ogólnodostępność powinna być przesłanką kontroli przez UDT

Ustawodawca nie przychylił się niestety do postulatu zawężenia obowiązku badań UDT jedynie do stacji ogólnodostępnych i do punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. W obecnym brzmieniu przepisów badaniu podlegają stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. Zgodnie z aktualną definicją, są to wszystkie stacje, czyli nie tylko te, które mają charakter ogólnodostępny. Z drugiej jednak strony w art. 3, ust. 1 stwierdza się, że operator ogólnodostępnej stacji ładowania zapewnia, aby ogólnodostępna stacja ładowania spełniała wymagania techniczne oraz zapewnia przeprowadzenie przez UDT badań ogólnodostępnej stacji ładowania, co sugerować może zawężenie tego wymogu jedynie do stacji o charakterze ogólnodostępnym. W praktyce jednak stosowana jest wykładnia rozszerzająca, odwołująca się do definicji stacji ładowania, która określa, że świadczenie usługi ładowania (niezależnie od tego czy ma ona charakter ogólnodostępny, czy nie) determinuje konieczność przeprowadzania badania technicznego stacji. Każde urządzenie elektryczne, w tym każda ładowarka może stanowić potencjalnie zagrożenie dla bezpieczeństwa

10.

Doprecyzowanie definicji stacji ładowania i inne zmiany



Ocena pozytywna z zastrzeżeniem

Zmiana pozwoli na rozwój elektromobilności w Polsce, lecz konieczne jest wprowadzenie dodatkowych zmian

użytkownika. Istotny jest jednak sposób jego użytkowania, co wygląda inaczej w przypadku stacji ogólnodostępnych, a inaczej w przypadku stacji ładowania o innym charakterze. Kluczowym uzasadnieniem jest to, że dostęp do urządzeń ogólnodostępnych jest powszechny i bez ograniczeń, a dostęp do pozostałych urządzeń jest limitowany, przeznaczony dla wąskiej grupy odbiorców (często z fizycznie ograniczonym dostępem). Dodatkowym argumentem jest możliwość ewentualnej kontroli stacji, które mają status ogólnodostępnych, ponieważ są odnotowane w rejestrze EIPA. W celu jednoznacznego określenia, które urządzenia podlegają UDT rekomenduje się wprowadzenie zasady, że jedynie stacje ogólnodostępne i punkty ładowania transportu publicznego powinny podlegać UDT, a wszystkie pozostałe powinny być instalowane przez osoby z odpowiednimi uprawnieniami elektrycznymi (instalacja potwierdzona podpisanym protokołem), bez konieczności odbiorów UDT. Taka definicja doprowadziłaby do ujednoczenia przepisów i braku konieczności ich interpretacji.

Przywrócenie poprzedniej konstrukcji przepisów prawa budowlanego

Od września 2020 r., w wyniku zmian w Prawie budowlanym, budowa wszystkich stacji ładowania w Polsce wymaga zgłoszenia do organu budowlanego. Wcześniej inwestorzy mieli możliwość wyboru między zgłoszeniem budowy stacji ładowania, a sporządzeniem planu sytuacyjnego, co w tym drugim przypadku znacznie upraszczało proces inwestycyjny. Taka wariantowość była oparta na art. 29a ustawy Prawo budowlane, który w odniesieniu do przyłączy wskazuje (a w odniesieniu do stacji ładowania – wskazywał) na obowiązek sporządzenia planu sytuacyjnego, ale jednocześnie

zastrzega wyłączenie tego obowiązku, gdy inwestor dokonał zgłoszenia. Przepis ten był rozumiany jako podstawa uprawnienia inwestora do wyboru między zgłoszeniem, a procedurą uproszczoną bez konieczności takiego zgłoszenia. Takie stanowisko było prezentowane m.in. przez Główny Urząd Nadzoru Budowlanego.

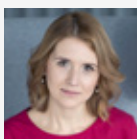
Przed nowelizacją Prawa budowlanego przyłącza i stacje ładowania były objęte takim samym, wyżej opisanym podejściem. Zmiana art.29 wprowadziła jednak przy przyłączach odesłanie do art.29a jako wyjątku od zgłoszenia, a nie uczyniła tego przy stacjach ładowania, co sugeruje odmienne podejście ustawodawcy do wymaganych procedur, a przynajmniej dale pole do różnej interpretacji organów budowlanych stosujących prawo. Wpływa to na pewność realizacji inwestycji i rozwój infrastruktury ładowania stanowiąc istotną barierę.

Proces inwestycyjny budowy stacji ładowania pojazdów jest czasochłonny, w szczególności w zakresie opracowywania i zatwierdzania dokumentacji projektowej. Podmioty realizujące inwestycje w infrastrukturę ładowania, prowadząc w tym samym czasie wiele procesów z zakresie przyłączenia i lokalizacji stacji ładowania, są zmuszone do przechodzenia przez sformalizowane procedury zatwierdzania dokumentacji projektowej. Wpływa to istotnie na tempo rozwoju infrastruktury oraz koszt jej budowy. System funkcjonujący przed nowelizacją ustawy Prawo budowlane był odpowiedni. Możliwość wyboru między zgłoszeniem a procedurą uproszczoną powinna zostać przywrócona dla stacji ładowania poprzez dodanie takiego samego zastrzeżenia, jakie obowiązuje dla przyłączy.

10.

Doprecyzowanie definicji stacji ładowania i inne zmiany

KOMENTARZ EKSPERTA



Dr Katarzyna Barańska

Radca prawny, Partner,
Szef Praktyki Infrastruktura i Środowisko
Kochański & Partners

Wskazanie prostej i niebudzącej wątpliwości przedsiębiorców ścieżki pozwoleńowej dla procesu inwestycyjnego stacji ładowania jest absolutnie kluczowe dla szybkiego rozwoju infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych. Dodać trzeba, że także dlatego, doprecyzowanie definicji stacji ładowania było jednym z postulatów Białej Księgi Elektromobilności. Konieczne jest zatem objęcie jednym i nie budzącym wątpliwości reżimem pozwoleńowym zarówno przyłączy, jak i stacji ładowania, mając na względzie konieczność bezpiecznego, ale również szybkiego wybudowania sieci takich instalacji na terenie Polski. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu zmian Prawo Budowlane z lutego 2020 r., zmiany art. 29 oraz art. 29a PB miały mieć charakter porządkujący, a nie zmieniający rozumienie ścieżki pozwoleńowej dla stacji ładowania. Postuluje się zatem przywrócenie poprzedniego brzmienia albo szybkiego doprecyzowania przepisów.

Zmiany systemowe o kluczowym znaczeniu dla dalszego rozwoju rynku

Niniejsze opracowanie koncentruje się na procesie nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw. Zwracamy jednak uwagę na kwestie szersze, wykraczające poza zakres tej nowelizacji, tj. na konieczność wdrożenia kompleksowych, efektywnych systemów wsparcia elektromobilności.

Niezmienne podkreślamy potrzebę sprzyjającego ukształtowania przepisów podatkowych, w tym zwłaszcza wprowadzenia możliwości pełnego odliczenia VAT od nabycia i eksploatacji pojazdów elektrycznych, co korzystnie wpłynie na stronę popytową rynku pojazdów elektrycznych. W tym samym celu jak najszybciej powinien zostać uruchomiony proces dopłat do nabywania pojazdów elektrycznych przez przedsiębiorców i osoby fizyczne. Zeroemisyjny transport publiczny może liczyć na dofinansowanie – właśnie zakończył się I nabór wniosków w ramach programu Zielony Transport. Po likwidacji Funduszu Niskoemisyjnego Transportu i przygotowaniu nowych ram prawnych dla udzielania wsparcia finansowego, programy dopłat dedykowane osobom fizycznym i przedsiębiorcom zostać pilnie uruchomione.

W szczególności jednak chcielibyśmy podkreślić, że w najbliższej przyszłości polski rząd powinien skoncentrować wysiłki na tym, aby w pełni skorzystać z szansy, jaką niosą ze sobą środki finansowe przewidziane dla naszego kraju w ramach Instrumentu Odbudowy i Zwiększenia Odporności. Korzystając z tych środków, Polska i inne państwa członkowskie Unii Europejskiej będą mogły realizować projekty na podstawie zaakceptowanych przez Komisję Europejską krajowych planów odbudowy.

Trwają konsultacje polskiego projektu Krajowego Planu Odbudowy, w którym znalazł się komponent dedykowany zrównoważonemu transportowi, ale – jak wynika z lektury tego dokumentu – projekt Planu ma bardzo wysoki stopień ogólności. Analiza porównawcza z KPO innych państw europejskich pozwala zauważyć, że elektromobilność może w nich liczyć na duże dofinansowanie, a wizja tej pomocy rozpisana jest konkretnie. Również z przeglądu kilku europejskich KPO wynika, że Polska jest jednym z nielicznych krajów, którego plan odbudowy nie obejmuje planu dofinansowania rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Mając na uwadze szanse i środki finansowe, jakie niesie ze sobą akceptacja KPO przez KE, trzeba zadbać o to, by w polskim Planie znalazły się konkretnie zdefiniowane programy wsparcia, które realnie wpłyną na rozwój rynku pojazdów elektrycznych w Polsce. Treść tego dokumentu musi zawierać nie tylko same projekty, lecz także plany realizacji pogłębionych reform. Na nowelizacji Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w omawianym kształcie, zmiany w obszarze zeroemisyjnego transportu nie mogą się zakończyć.

pspa | member of **AVERE**
POLSKIE STOWARZYSZENIE
PALIW ALTERNATYWNYCH | The European Association
for Electromobility

pspa.com.pl