

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹

z dnia 11 stycznia 2018 r. (Dz.U. 2018, poz. 317)²

(zm.: Dz.U. 2018, poz. 1356, poz. 2348)

Spis treści

	Art.
Rozdział 1. Przepisy ogólne	1–2
Rozdział 2. Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych	3–31
Rozdział 3. Obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych	32–40
Rozdział 4. Obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych	41–42
Rozdział 5. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych	43–44
Rozdział 6. Kary pieniężne	45–47
Rozdział 7. Zmiany w przepisach obowiązujących	48–59
Rozdział 8. Przepisy epizodyczne	60–68
Rozdział 9. Przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe	69–86

¹ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1).

² Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawę z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Wprowadzenie

Spis treści

	Nb
I. Ogólna charakterystyka ustawy	1–3
1. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych w relacjach z przepisami innych ustaw	1
2. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych jako akt regulacji gospodarczej realizującej cele środowiskowe	2
3. Szeroki zakres regulacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych	3
II. Infrastruktura paliw alternatywnych a prawo energetyczne	4–6
1. Infrastruktura paliw alternatywnych i jej relacje z prawem energetycznym	4
2. Stacje ładowania jako urządzenia <i>sui generis</i>	5
3. Infrastruktura paliw alternatywnych a definicje z ustawy Prawo energetyczne	6
III. Paliwa alternatywne w ujęciu międzynarodowym	7–13
1. Wprowadzenie	7
2. Partnerstwo na rzecz Czystych Paliw i Pojazdów	8
3. Globalna Inicjatywa Poszanowania Paliw	9
4. Międzynarodowe Forum Transportu	10
5. Partnerstwo na rzecz elektromobilności i deklaracja katowicka	11
6. Międzynarodowa Agencja Energii	12
7. Homologacja ONZ	13
IV. Europejskie uregulowania dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych – dyrektywa 2014/94/UE	14–17
1. Przed dyrektywą 2014/94 – proces polityczny	14
2. Przed dyrektywą 2014/94 – akty prawne	15
3. Dyrektywa 2014/94	16
4. Zasada neutralności technologicznej i zrównoważona mobilność	17
V. Przyjęcie krajowej regulacji dotyczącej infrastruktury paliw alternatywnych i zakres ustawy	18–20
1. Akty planowania gospodarczego poprzedzające ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych	18
2. Gospodarcze przyczyny uchwalenia ustawy	19
3. Rozwój elektromobilności w świetle nowej ekonomii strukturalnej	20
VI. Finansowanie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i pojazdów wykorzystujących tego typu paliwa	21–24
1. Instrumenty wsparcia	21
2. Fundusz Niskoemisyjnego Transportu	22
3. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju	23
4. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	24
VII. Zmiany w przepisach wprowadzone na mocy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych	25–31
1. Zakres zmian	25
2. Przywileje dla pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi i infrastruktury w ustawie o drogach publicznych	26
3. Przywileje podatkowe	27

4. Szczegółne zasady posadowienia infrastruktury paliw alternatywnych w Prawie budowlanym	28
5. Zmiany w Prawie energetycznym	29
6. Zmiany w Prawie o ruchu drogowym	30
7. Nowe uregulowania dotyczące planów transportowych	31

I. Ogólna charakterystyka ustawy

1. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych w relacjach 1 z przepisami innych ustaw.

Ustawa z 11.1.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. poz. 317 ze zm.) jest nowym aktem prawnym, który nie miał przed jej uregulowaniem swojego odpowiednika w krajowym systemie prawnym. Przepisy ElektromobPalAltU można zaliczyć do szerokiego i niejednolitego zbioru regulacji odnoszących się do transportu, które są unormowane w szeregu aktów prawnych z zakresu materialnego prawa administracyjnego i gospodarczego (np. DrogPubU, TrDrogU, BiokompBiopalU, PublTranspZbU). Przepisy te normują zróżnicowane obszary związane z funkcjonowaniem transportu, takie jak np. wsparcie dla określonych rodzajów paliw (np. biokomponenty i biopaliwa ciekłe), zasady organizacji transportu publicznego, zasady korzystania z dróg publicznych, kwestie dozoru technicznego w transporcie i jakości paliw. Należy również zauważyć, że regulacja szczególnych rodzajów transportu, opartych na wykorzystaniu energii elektrycznej i gazu ziemnego wchodzi w określone relacje z przepisami PrEnerg oraz przepisów wykonawczych do tej ustawy (np. problematyka przyłączy infrastruktury elektromobilności). Oprócz tych dwóch grup podstawowych obszarów regulacji materialnoprawnych (transport i paliwa oraz energetyka), można również wyodrębnić przepisy prawa ustrojowego, które nakładają nowe obowiązki na niektóre organy administracji rządowej (w szczególności ministra właściwego ds. energii, Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, GDDKiA, UDT, TDT, naczelne i centralne organy administracji państwowej) oraz samorządu terytorialnego (w szczególności gminy).

2. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych jako akt regulacji gospodarczej realizującej cele środowiskowe.

Biorąc pod uwagę przepisy ElektromobPalAltU, trzeba już na początku stwierdzić, że trzon jej regulacji należy do sfery publicznego prawa gospodarczego, normując proces oddziaływania państwa na relacje gospodarcze w sferze korzystania z elektromobilności i paliw alternatywnych, z udziałem zaangażowanych organów administracji publicznej i podmiotów prawa prywatnego (por. *K. Strzyczkowski*, Prawo gospodarcze, s. 51). Nie ulega wątpliwości, że szereg przepisów regulujących problematykę elektromobilności i paliw alternatywnych może być tradycyjnie wiązana z typową metodą administracyjnoprawną (np. zarządzanie drogami publicznymi i wyznaczanie miejsc postojowych, posadowienie infrastruktury). W tym zakresie, należy odnotować liczne zmiany w przepisach materialnego prawa administracyjnego, dokonane na mocy przepisów zmieniających zawartych w ElektromobPalAltU. Ostateczny cel samej ElektromobPalAltU jest jednak związany z realizacją woli określonego oddziaływania gospodarczego na rynek (choćby poprzez przypisanie określonych praw i obowiązków uczestnikom rynku i unormowanie jego architektury), które jednocześnie realizuje cele środowiskowe. W tym kontekście, można postawić tezę, iż ElektromobPalAltU, wpisuje się w koncepcję gospodarki ukierunkowanej na ochronę środowiska, czyli tak zwanej „zielonej gospodarki” (ang. *green economy*), która w pracach ONZ jest definiowana jako taka, która „wpływa na poprawę dobrobytu ludzi i równości społecznej, przy jednoczesnym znacznym zmniejszeniu zagrożeń środowiskowych i niedoborów ekologicznych” (UNECE, *What does green economy mean?* <https://www.unece.org/sustainable-development/green-economy/what-does-green-economy-mean.html> data wejścia: 26.11.2018 r.). Taki wniosek

można wysnuć również obserwując choćby dorobek prawnomiędzynarodowy, w którym kwestię promocji wykorzystania paliw alternatywnych łączy się powszechnie z walką ze zmianami klimatu, czy dekarbonizacją. Rzeczywisty efekt środowiskowy promowania niektórych sektorów wykorzystania paliw alternatywnych, a co za tym idzie cel regulacji, jest jednak niekiedy podważany, na przykład z punktu widzenia ogólnej ekonomii środowiskowej wykorzystania pojazdów elektrycznych, która nie jest zachowana, jeżeli mikś energetyczny jest oparty na energii z paliw kopalnych, a nie z OZE (np. *M. Trela*, Emisja zanieczyszczeń).

ElektromobPalAltU jest w pewnym sensie pionierskim aktem prawnym, którego znaczenie, ze względu na rozmiar problemów i nowość regulowanej materii, stwarza ogromne wyzwania dla ustawodawcy. Dość wspomnieć, że już krótko po uchwaleniu, ElektromobPalAltU doczekała się nowelizacji i można z dużą pewnością stwierdzić, że będzie nowelizowana jeszcze nieraz w najbliższej przyszłości. W przypadku zmian w transporcie, związanych z wykorzystaniem paliw alternatywnych, podstawowa trudność leży w postawieniu w pełni jednoznacznej prognozy dotyczącej rozwoju transportu, co wiąże się z określonym ryzykiem powstania kosztów osieroconych. To założenie wymaga dynamicznego i częstego przeglądu norm prawnych, które nakładają obowiązki na uczestników rynku, takich jak np. obowiązki kwotowe odnośnie floty pojazdów zawarte w ElektromobPalAltU. Może się okazać, że decyzje ustawodawcy w tym zakresie, zaburzą w sposób zbyt silny grę popytu i podaży, co może wpłynąć negatywnie na rynek.

- 3 3. Szeroki zakres regulacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.** Należy zauważyć, że ElektromobPalAltU jest aktem, który wykracza poza wymagania wynikające z prawa europejskiego, wynikające z dyrektywy 2014/94. Szereg państw europejskich przyjęło już regulacje, które implementują tę dyrektywę (np. Niemcy – Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG), vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898); Portugalia – Decreto-Lei n.º 60/2017 de 9 de junho Diário da República, 1.ª série – N.º 112 – 9 de junho de 2017, Wielka Brytania – The Alternative Fuels Infrastructure Regulations 2017 (<https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2017/897/made>), Irlandia – European Union (Deployment of Alternative Fuels Infrastructure) Regulations 2018, S.I. No. 414 of 2018). Nie zawsze jednak mają one charakter aż tak szeroki jak ElektromobPalAltU, nie zawsze też państwa członkowskie decydują się na przyjęcie odrębnej regulacji implementującej dyrektywę. ElektromobPalAltU, oprócz kwestii odnoszących się do infrastruktury paliw alternatywnych, zawiera również unormowania, które mają stymulować popyt na pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi, np. w ramach realizacji wzorcowej roli administracji publicznej (obowiązki kwotowe), czy też podstawy powoływania stref czystego transportu w gminach.

II. Infrastruktura paliw alternatywnych a prawo energetyczne

- 4 1. Infrastruktura paliw alternatywnych i jej relacje z prawem energetycznym.** Podstawowym problemem, który jest związany z regulacją infrastruktury paliw alternatywnych jest kwestia kwalifikacji tejże infrastruktury z punktu widzenia prawa energetycznego. Jest to zresztą problem szerszy, który dotyczy trudności w jednoznacznej kwalifikacji różnego rodzaju urządzeń, takich jak np. urządzenia klienckie (ang. *client facilities*), magazyny energii, linie bezpośrednie. W przypadku niektórych z nich, PrEnerg nie znajduje zastosowania w ogóle (np. urządzenia zamontowane „za licznikiem” składające się na tzw. sieć domową, patrz: *M. Swora, J. Zimmer*, Infrastruktura Sieci Domowej), choć urządzenia tego typu mogą wpływać na pobór energii z sieci i służyć jednocześnie realizacji określonych celów istotnych z punktu widzenia funkcjonowania systemu (np. redukcji zapotrzebowania w ramach

odpowiedzi strony popytowej – ang. *Demand Side Response*). W innych przypadkach – integracja z systemem elektroenergetycznym w wymiarze rynkowym, pociąga za sobą konieczność przyjęcia szczególnych unormowań, dostosowujących je do techniczno-rynkowych zasad funkcjonowania systemu.

2. **Stacje ładowania jako urządzenia *sui generis*.** Polska ustawa PrEnerg 5 nie definiuje zbiorczo pojęcia urządzeń klienckich, czy też urządzeń odbiorców końcowych, w odróżnieniu np. od niemieckiej EnWG, która zawiera tego typu definicję w § 3 ust. 24a. Choć w niemieckiej literaturze przedmiotu przyjmowano początkowo, że stacje ładowania mogą być uznane za urządzenia klienckie w rozumieniu wspomnianego przepisu, możliwość stosowania do nich przepisów TPA przesądziła, iż w efekcie uznano, że nie jest możliwe traktowanie ich jako urządzeń klienckich i zaliczono do kategorii urządzeń *sui generis* (M. Adam, *Accelerating E-Mobility in Germany*, s. 25).

3. **Infrastruktura paliw alternatywnych a definicje z ustawy Prawo energetyczne.** Z punktu widzenia krajowego prawa energetycznego, infrastrukturę paliw alternatywnych, w tym w szczególności stacje ładowania, trudno by również zmieścić w którejkolwiek z definicji unormowanych w PrEnerg, stąd też ustawodawca zdecydował się na zamieszczenie w PrEnerg definicji pojęć takich jak stacja gazu ziemnego, ogólnodostępna stacja ładowania, czy infrastruktura ładowania transportu publicznego w słowniczku wyrażeń tej ustawy (art. 3 pkt 10l, 10m, 10n), choć definicje stacji ładowania i punktów ładowania zostały już pominięte. Na gruncie PrEnerg, unormowano przepisy dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych jednak nie w sposób autonomiczny, ale poprzez odwołanie do definicji z ElektromobPalAltU. W tym sensie, z punktu widzenia PrEnerg, interesujące nas urządzenia, można również określić mianem urządzeń czy też infrastruktury *sui generis*, której status nie jest określony w PrEnerg a jest przedmiotem szczególnych unormowań innego aktu, czyli ElektromobPalAltU.

Oprócz zmian definicji dotyczących infrastruktury, wyrazem woli zapewnienia korelacji pomiędzy przepisami ElektromobPalAltU i PrEnerg są również zmiany w definicjach sprzedaży oraz dystrybucji z art. 3 pkt. 5 i 6a PrEnerg, jak również zmiany dotyczące umów określonych w art. 5 ust. 1a PrEnerg.

Pomimo tych zmian, istnieje szereg dalszych wyzwań w zakresie dostosowania rozwiązań unormowanych w ElektromobPalAltU do konstrukcji uregulowanych w PrEnerg. *De lege lata* istnieją określone problemy interpretacyjne związane zarówno z podstawowymi jak i bardziej złożonymi funkcjami infrastruktury (np. zasada TPA, funkcja *Vehicle to Grid*) oraz z kwalifikacją podmiotów tworzących architekturę rynku paliw alternatywnych, które zostaną szerzej rozwinięte w komentarzu do art. 3 ustawy.

III. Paliwa alternatywne w ujęciu międzynarodowym

1. **Wprowadzenie.** Na poziomie prawa międzynarodowego, promocja paliw alternatywnych jest obecna w pracach organizacji międzynarodowych, tj. Organizacja Narodów Zjednoczonych czy Międzynarodowa Agencja Energii. W prawie międzynarodowym nie można jednak zidentyfikować bezwzględnie wiążących norm, które zobowiązywałyby państwa do wprowadzenia określonych rozwiązań odnośnie infrastruktury, na wzór europejskiej dyrektywy 2014/94. Działalność organizacji międzynarodowych sprowadza się przede wszystkim do promowania paliw alternatywnych i może mieć raczej wpływ na wybór kierunków polityki, niż określenie praw i obowiązków podmiotów działających na rynku paliw alternatywnych, czy też na wykładnię przepisów prawa. Wyjątek stanowią tutaj regulacje, które nie dotyczą infrastruktury paliw alternatywnych a pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, z zakresu homologacji EKG ONZ.

8 2. Partnerstwo na rzecz Czystych Paliw i Pojazdów. W przypadku Organizacji Narodów Zjednoczonych, promocja paliw alternatywnych odbywa się m.in. poprzez Partnerstwo na rzecz Czystych Paliw i Pojazdów (The Partnership for Clean Fuels and Vehicles – PCFV). PCFV jest inicjatywą o charakterze publiczno-prywatnym, której działania są skierowane do krajów przechodzących transformację i rozwijających się. Jedną z inicjatyw ONZ, jest też działający w ramach Programu Środowiskowego ONZ, program Mobilności Elektrycznej, którego celem jest opracowywanie polityk, wymiana najlepszych praktyk, pilotowanie opcji technologicznych, śledzenie zużycia pojazdów elektrycznych, obliczanie emisji i korzyści gospodarczych, a także wspieranie formułowania planów mobilności elektrycznej na poziomie krajowym i regionalnym.

9 3. Globalna Inicjatywa Poszanowania Paliw. W zakresie promowania wykorzystania paliw alternatywnych, należy również wymienić Globalną Inicjatywę Poszanowania Paliw (Global Fuel Economy Initiative – GFEI), która jest platformą współpracy Programu Środowiskowego ONZ, MAE, Uniwersytetu Kalifornii, Międzynarodowej Rady ds. Czystego Transportu (International Council on Clean Transportation – ICCT), Międzynarodowego Forum Transportu OECD (International Transport Forum – ICCT) oraz fundacji FIA. GFEI stawia sobie za cel zapewnienie rzeczywistej poprawy zużycia paliwa i maksymalnego wykorzystania technologii efektywności pojazdów na całym świecie, obejmując swoim zakresem zainteresowania lekkie i ciężkie pojazdy oraz zróżnicowane technologie, w tym pojazdy hybrydowe i całkowicie elektryczne. Inicjatywa promuje te cele poprzez środki miękkie takie jak analizy, rzecznictwo i wsparcie polityk krajowych.

10 4. Międzynarodowe Forum Transportu. Międzynarodowe Forum Transportu (International Transport Forum – ITF) powstało jako inicjatywa Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (RP ratyfikowała umowę ws. powołania tej instytucji na mocy Protokołu dotyczącego Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, sporządzonego w Brukseli 17.10.1953 r., Dz.U. 1993 Nr 116 poz. 518) na mocy tzw. decyzji dublińskiej, podjętej przez EKMT 18.5.2006 r. (CEMT/CM(2006)2/FINAL, publ. 1.6.2006 r.) i działa na zasadach autonomicznych przy OECD. Główne zadania ITF sprowadzają się do:

- 1) wspierania głębszego zrozumienia wśród twórców polityk i decydentów w sektorze transportu i szerzej, w zakresie roli transportu jako kluczowego elementu wzrostu gospodarczego i jego wpływu na wymiar społeczny i środowiskowe wymiary zrównoważonego rozwoju;
- 2) podniesienia publicznego profilu polityki transportowej i lepszego zrozumienia znaczenia transportu dla gospodarki, środowiska i społeczeństwa.

Rada Ministrów Transportu, zarządzająca ITF, w zakresie zewnętrznym może przyjmować rekomendacje dotyczące polityk oraz deklaracje i rezolucje odnośnie ogólnej polityki transportowej.

W bieżącej działalności, ITF prowadzi m.in. program dekarbonizacji transportu, używając miękkich narzędzi oddziaływania, takich jak:

- 1) tworzenie katalogu skutecznych środków ograniczania emisji CO₂;
- 2) zapewnienie ukierunkowanej pomocy analitycznej dla krajów i partnerów, aby zidentyfikować skuteczne działania klimatyczne;
- 3) zbieranie i dzielenie się najlepszymi praktykami, które przyspieszą przejście na mobilność neutralną pod względem emisji dwutlenku węgla;
- 4) kształtowanie debaty na temat zmiany klimatu, poprzez budowanie globalnego dialogu politycznego i przybliżanie perspektywy transportu do szerszej dyskusji na temat zmiany klimatu.

Oprócz działań o charakterze miękkim podejmowanych w ramach ITF, należy wskazać, że (przynajmniej w teorii) organizacja ta może wpływać na promowanie

paliw alternatywnych poprzez deklaracje, rekomendacje i rezolucje, przy czym proces przyjmowania tego typu aktów poprzez wzajemne porozumienie, zakłada możliwość ich niestosowania w stosunku do członków wstrzymujących się od uczestnictwa w takim porozumieniu.

5. Partnerstwo na rzecz elektromobilności i deklaracja katowicka. Problematyka dotycząca promowania elektromobilności, była przedmiotem prac szczytu COP24 w Katowicach (szczyty COP czyli Konferencje Stron są najwyższym organem ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu [ang. United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC], Dz.U. Dz.U. 1996 Nr 53 poz. 238, uprawnionym do dokonywania przeglądów realizacji postanowień). W ramach COP24, przyjęto deklarację „Driving Change Together – Katowice Patnership for E-mobility” (https://cop24.gov.pl/fileadmin/user_upload/files/Driving_Change_Together_-_Katowice_Partnership_for_E-Mobility_-_final.pdf, data wejścia: 5.2.2019 r.). Deklarację katowicką, przedstawioną 4.12.2018 r. (<https://cop24.gov.pl/pl/najwazniejsze/details/news/prime-minister-announced-e-mobility-declaration/>), należy uznać za kolejny krok w kierunku promowania elektromobilności, podjęty w ramach UNFCCC w stosunku do dotychczasowego dorobku, na który składają się:

- 1) Paryska deklaracja nt. Elektromobilności i Zmian klimatu wraz z wezwaniem do podjęcia działań (Paryż 2015),
- 2) Międzynarodowe Przymierze Pojazdów Zeroemisyjnych (ang. International Zero-Emission Vehicle Alliance), zawarte w ramach COP21,
- 3) Inicjatywa na rzecz Samochodów Elektrycznych (koordynowana przez MAE),
- 4) Inicjatywa EV 100.

Deklaracja katowicka zawiera trzy grupy bardzo ogólnie sformułowanych wytycznych kierunkowych w zakresie przyspieszenia przejścia na samochody niskoemisyjne, umożliwienia rozwoju rynku (np. poprzez bardziej „zielony” transport) oraz rozwoju technologicznego. Celem partnerstwa ma być „zrzeszenie państw, regionów, miast, a także instytucji, organizacji pozarządowych i firm działających na rzecz rozwoju elektromobilności”, natomiast sposobem na jego realizację „międzynarodowa współpraca i wymiana doświadczeń w tym obszarze”, ze szczególnym akcentem na wsparcie prac badawczo-rozwojowych. Ważnym narzędziem do realizacji tak zarysowanego celu ma być fundusz dla elektromobilności, powołany przez Polskę wspólnie z Bankiem Światowym w ramach Funduszu Powierniczego Mobilności i Logistyki (MOLO) (za <https://cop24.gov.pl/pl/najwazniejsze/details/news/driving-change-together0/>, data wejścia: 5.2.2019 r.).

6. Międzynarodowa Agencja Energii. Problematyka wykorzystania paliw alternatywnych, jest obecna w pracach MAE obejmujących badania i analizy dotyczące transportu, koncentrujących się na sposobach, w jaki kraje mogą poprawić zrównoważony rozwój swoich systemów transportowych. MAE doradza rządów w zakresie skuteczności wdrażania zaawansowanych technologii, poprawy efektywności paliwowej i przejścia na paliwa o niskiej zawartości węgla i środki transportu (<https://www.iea.org/topics/transport/> data wejścia: 5.2.2019 r.). MAE wydaje corocznie Global EV Outlook, który podsumowuje rozwój rynku elektromobilności i zawiera również prognozy dotyczące przyszłości. Prace MAE mogą mieć znaczenie na poziomie dotyczącym podejmowania decyzji politycznych, próżno w nich jednak doszukiwać się norm wiążących, czy też przyznać jakąś rolę z punktu widzenia wykładni przepisów prawa.

7. Homologacja ONZ. Kwestie dotyczące standaryzacji i homologacji pojazdów, w tym opartych na paliwach alternatywnych, są na poziomie między przedmiotem prac i regulacji standaryzacyjnych Europejskiej Komisji Gospodarczej (EKG) (ang. United Nations Economic Commission for Europe, UNECE, ECE), w ramach

Światowego Forum Regulacji dotyczących Samochodów (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations). Dokumenty EKG mają podstawowe znaczenie z punktu widzenia systemu homologacji pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi i ich wyposażenia. W przypadku pojazdów elektrycznych, należy zwrócić uwagę również na pracę nieformalnej grupy roboczej ds. Pojazdów Elektrycznych i Środowiska (EVE), działającej w ramach Strony Roboczej ds. Zanieczyszczeń i Energii (Working Party on Pollution and Energy – GRPE), która działa jako organ pomocniczy Światowego Forum Harmonizacji Przepisów dot. Pojazdów (ang. World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations – WP.29). EVE zajmuje się kwestiami środowiskowymi związanymi z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych. Praktycznym przykładem dorobku EVE, który może mieć znaczenie przy tworzeniu regulacji odnoszących się do pojazdów elektrycznych jest choćby przygotowanie propozycji referencyjnych regulacji odnoszących się do pojazdów elektrycznych („Proposal for an Electric Vehicle Regulatory Reference Guide”, 28.8.2014 r., ECE/TRANS/WP.29/2014/81).

W odróżnieniu od innych regulacji międzynarodowych, regulaminy EKG ONZ dotyczące homologacji mają moc wiążącą na gruncie prawa międzynarodowego publicznego normując kwestie techniczne związane z dopuszczeniem do ruchu pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi. Przykładem może tutaj posłużyć Regulamin Nr 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji: I. Specjalnych elementów składowych pojazdów silnikowych wykorzystujących w swoim układzie napędowym sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG) II. Pojazdów w odniesieniu do montażu homologowanych specjalnych elementów składowych służących do wykorzystywania w ich układzie napędowym sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG) (Dz.Urz. UE L 166/2015, s. 1).

IV. Europejskie uregulowania dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych – dyrektywa 2014/94/UE

- 14 1. Przed dyrektywą 2014/94 – proces polityczny.** Regulacja paliw alternatywnych w przepisach prawa europejskiego ma swoje źródło w polityce zrównoważonego rozwoju transportu, realizującego cele klimatyczne (obniżenie gazów cieplarnianych w transporcie). Taka aksjologia wynika z dokumentów poprzedzających uregulowanie dyrektywy. Jednym z celów w nim zakreślonych było zmniejszenie zależności transportu od ropy naftowej, które miało nastąpić poprzez zastosowanie różnych środków, w tym poprzez rozwój strategii dotyczącej zrównoważonych paliw alternatywnych, jak również rozwój odpowiedniej infrastruktury (Biała Księga KE z 28.3.2011 r. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A52011DC0144>). Kolejnym dokumentem, który przygotowywał grunt dla dyrektywy 2014/94/UE był komunikat Komisji Europejskiej z 24.1.2013 r. „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych” (COM[2013] 17 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=COM:2013:0017:FIN>) (dalej: Komunikat 17/2013), któremu towarzyszył wniosek ustawodawczy dotyczący dyrektywy 2014/94/UE (COM[2013] 18 final). Wkładem komunikatu było przede wszystkim zaliczenie do paliw alternatywnych, wykazujących potencjał w zakresie długoterminowego zastępowania ropy naftowej, energii elektrycznej, wodoru, biopaliwa, gazu ziemnego oraz gazu płynnego (LPG), również w świetle ich możliwego jednoczesnego oraz łącznego wykorzystania, np. za pomocą systemów technologii dwupaliwowej. Istotne jest tutaj to, że wskazując na tak wymienione paliwa,

Komunikat 17/2013 nie dokonał wyboru żadnego z nich jako preferowanego, kierując się zasadą neutralności technologicznej, wychodząc z założenia, że długoterminowy rozwój transportu powinien odbywać się w oparciu o różne rodzaje paliwa. Komunikat 17/2013 zakreślił strategię, której celem miało być „stworzenie długoterminowych ram polityki na rzecz kierowania rozwojem technologicznym i inwestycjami przy rozpowszechnianiu paliw alternatywnych i uzyskania zaufania konsumentów”. Komunikat 17/2013 tłumaczył *ratio legis* przygotowywanej regulacji w następujący sposób: „Potrzebna jest ogólnoeuropejska koordynacja, aby zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego i rozpowszechnienie paliw alternatywnych na wielką skalę. Stabilne ramy polityczne obejmujące wiążące cele w zakresie rozbudowy infrastruktury mają zasadnicze znaczenie dla skłonienia sektora prywatnego do inwestycji w paliwa alternatywne i rozwój infrastruktury, bez obciążania budżetów publicznych. Interwencja publiczna prowadząca do powstania jasnych ram regulacyjnych powinna zapewnić zaufanie konsumentów na wczesnych etapach przyjmowania się na rynku i stanowić uzupełnienie istotnych starań już czynionych przez państwa członkowskie i przemysł”. Przyjęcie dyrektywy, poprzedzał szeroki proces konsultacji, których efektem był szereg raportów, w tym raport CARS 21 High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union z 6.6.2012 r. (file:///C:/Users/Dell%20Latitude%20E7440/Downloads/cars-21-final-report-2012 en.pdf), zawierający szereg rekomendacji politycznych i regulacyjnych w zakresie rozwoju transportu w perspektywie do 2020 r.

2. Przed dyrektywą 2014/94 – akty prawne. Przed uregulowaniem dyrektywą **15 2014/94**, nie było w prawie europejskim aktu, którego ambicją byłoby kompleksowe uregulowanie wspierania rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Przepisy odnoszące się do infrastruktury paliw alternatywnych można zaliczyć do szerszego zbioru regulacji tworzących unijną politykę promowania paliw alternatywnych. Z punktu widzenia komentarza, nie ma potrzeby szerszego omawiania tychże aktów, warto jedynie przywołać najważniejsze z nich z punktu widzenia zobrazowania kontekstu systemowego, który może mieć również swoje istotne znaczenie interpretacyjne. I tak, w dyrektywie 2009/28 przyjęto cel dotyczący udziału paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych na poziomie 10% w 2020 roku, któremu w doktrynie, ze względu na zagrożenie sankcjami przypisuje się charakter celu obligatoryjnego (Z. Muras, M. Wesółowski (red.), Komentarz do dyrektywy). Inny cel realizują z kolei przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 30/2009 z 23.4.2009 r. zmieniającej dyrektywę 70/190/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz wprowadzającą mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 32/1999/WE odnoszącą się do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylającą dyrektywę 12/1993/EWG (Dz.Urz. UE L 140 z 5.6.2009 r., s. 88 ze zm.) oraz regulacji zmienianych przez tenże akt. Na mocy tych przepisów, ustanowione zostały w szczególności minimalne wymogi specyfikacji dla benzyny i olejów napędowych wykorzystywanych w transporcie drogowym i maszynach jezdnych, nieporuszających się po drogach z przyczyn wynikających z troski o zdrowie czy środowisko. Kolejnym wreszcie istotnym aktem prawnym na gruncie prawa unijnego, była dyrektywa 2003/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 8.5.2003 r. w sprawie wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych (Dz.Urz. UE L z 17.5.2003 r., s. 188). W orzecznictwie TSUE trzy przywołane akty prawne wiązane ze sobą, co ma określone znaczenie interpretacyjne. W wyroku C-26/11 *Belgische Petroleum Unie VZW i inni v. Belgische Staat* (Dz.Urz.UE C 86/2013, s. 2) TSUE wyraźnie to podkreślił stwierdzając, że: „Okoliczność bowiem, że dyrektywy 2009/28 i 30/2009 – ta druga zmieniająca dyrektywę 70/1998 – zostały przyjęte i weszły w życie w tym

samym dniu, oraz okoliczność, że tworzą one wraz z dyrektywą 2003/30 całościowy zbiór środków mających za cel wspieranie produkcji i wykorzystania energii odnawialnych, świadczą o tym, iż prawodawca unijny chciał zapewnić tym dyrektywom konieczną spójność”. Podobną relację (abstrahując od dat przyjęcia i wejścia w życie), choćby ze względu na odesłania zawarte w preambule, można jak się wydaje określić pomiędzy tymi aktami a dyrektywą 2014/94. Okoliczność ta może mieć znaczenie przy sięganiu do aksjologicznych czy systemowych reguł wykładni teje dyrektywy. Z punktu widzenia realizacji celów z zakresu czystego transportu, ważne znaczenie należy przypisać również przepisom dotyczącym homologacji, w tym np. Rozporządzenie (WE) Nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 20.6.2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.Urz. UE L 171 z 2007 r., s. 1), które określa wspólne wymogi techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i części zamiennych, takich jak urządzenia ograniczające emisję zanieczyszczeń, w odniesieniu do emitowanych przez nie zanieczyszczeń. Przepisy dotyczące homologacji, mogą być również pomocne przy rozstrzyganiu wątpliwości interpretacyjnych, które mogą powstać w odniesieniu do niektórych kategorii pojazdów objętych przepisami dyrektywy 2014/94 czy też ElektromobPalAltU. Istnieją również silne powiązania pomiędzy dyrektywą 2014/94 a regulacjami odnoszącymi się do europejskich sieci TEN-T, dla których podstawową regulacją jest rozporządzenie 1315/2013. Należy wreszcie podkreślić związki dyrektywy 2014/94 z unijnymi dyrektywami liberalizacyjnymi, co podkreślono w jej preambule (motyw 30): „Przy tworzeniu infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, współpraca tej infrastruktury z systemem elektroenergetycznym oraz polityka Unii w dziedzinie energii elektrycznej powinny być zgodne z zasadami ustalonymi na mocy dyrektywy 72/2009/WE. Tworzenie i eksploatacja punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych powinny przebiegać w warunkach konkurencyjnego rynku ze swobodnym dostępem dla wszystkich stron zainteresowanych tworzeniem lub eksploatacją infrastruktury służącej do ładowania”. W praktyce, problem zgodności został wywołany w kontekście *unbundlingu*, w związku z zaangażowaniem OSD w budowę i operatorstwo stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Poza sferą wspierania rozwoju infrastruktury na poziomie UE, w zakresie promowania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, duże znaczenie należy przypisać dyrektywie 2009/33 w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Dyrektywa ta znajduje zastosowanie do pojazdów kupowanych przez instytucje zamawiające i podmioty zamawiające określone w dyrektywach z zakresu zamówień publicznych, a także do operatorów transportu publicznego, zdefiniowanych w rozporządzeniu (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Dyrektywa 2009/33 wymaga uwzględnienia zużycia energii podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, emisji dwutlenku węgla (CO₂), tlenków azotu (NO_x) oraz węglowodorów niemetanowych (NMHC) i cząstek stałych (PM). Zgodnie z motywem 11 preambuły, celem dyrektywy jest „pobudzenie rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, a zwłaszcza – ponieważ będzie miało to znaczący wpływ na środowisko – wywarcie wpływu na rynek znormalizowanych pojazdów produkowanych w dużej liczbie, takich jak samochody osobowe, autobusy, autokary i ciężarówki, poprzez zagwarantowanie popytu na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy, który będzie na tyle znaczący, by zachęcić producentów i przemysł do inwestowania i dalszego udoskonalania pojazdów o niskim zużyciu energii, poziomie emisji CO₂ i zanieczyszczeń.” W momencie przygotowania Komentarza, trwa proces zmiany

treści dyrektywy, który ma wprowadzić m.in. wyższe minima pojazdów zeroemisyjnych używanych w transporcie publicznym (patrz wprowadzenie do art. 34).

3. **Dyrektywa 2014/94.** Dyrektywa 2014/94 ma charakter ograniczony ze względu na przedmiot regulacji, nie odnosząc się do wszystkich aspektów stymulacji procesu wykorzystania paliw alternatywnych a jedynie do kwestii dotyczących rozwoju infrastruktury, której brak uznawany jest za główną przeszkodę dla wprowadzenia na rynek paliw alternatywnych. Wyraża się to już w tytule tego aktu prawnego, który odnosi się do „rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych”. Ważnym założeniem, które stało u podstaw regulacji dyrektywy było – zgodnie z zasadą pomocniczości – dążenie do harmonizacji wykorzystania paliw alternatywnych w państwach członkowskich, co ma się odbywać głównie poprzez powołany w niej instrument w postaci krajowych ram polityki. Cele dyrektywy 2014/94 w postaci zminimalizowania zależności od ropy naftowej oraz zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko osadzone są głęboko w polityce UE ukierunkowanej na ochronę środowiska i czystego transportu. Krajowe ramy, jako główny instrument dyrektywy służący harmonizacji, zostały unormowane w art. 3, który zobowiązuje państwa członkowskie do ich przyjęcia oraz notyfikowania jak również normuje ich minimalną treść. Wypełniając krajowe ramy, państwa członkowskie mogą przyjmować różne środki, które przyczyniają się do rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, o ile są one zgodne z innymi zasadami pomocy publicznej. Państwa członkowskie, wypełniając krajowe ramy, ustalają na przykład schematy pomocy publicznej zmierzające do ułatwienia rozwoju infrastruktury ładowania i napełniania gazem ziemnym pojazdów samochodowych w drodze subsydiów (zob. np. SA. 45182 [2016/N] – State aid scheme for supporting the deployment of publicly accessible recharging and refuelling stations for vehicles running on alternative fuels in the Czech Republic, Brussels, 11.8.2017 r. C[2017] 5588 final). W przepisie art. 4 dyrektywy 2014/94, znalazły się z kolei unormowania zobowiązujące państwa członkowskie do utworzenia odpowiedniej liczby publicznie dostępnych punktów ładowania, zapewnienia zgodności elementów infrastruktury ze specyfikacjami technicznymi, normuje też niektóre zasady korzystania z punktów ładowania. Pośród nich należy wymienić wywołującą pewne nieporozumienia w praktyce zasadę swobodnego wyboru dostawcy, której adresatem – zgodnie z brzmieniem art. 4 ust. 8 dyrektywy 2014/94 – są operatorzy publicznie dostępnych punktów ładowania. Tak wyrażona zasada odnosi się więc do operatorów a nie np. konsumentów, którym operatorzy mogą świadczyć usługi ładowania bezpośrednio bądź pośrednio (tj. w imieniu i na rzecz innych usługodawców). Przepis ten nie normuje jednak bezwzględnie obowiązku dopuszczenia innego usługodawcy na infrastrukturze należącej do konkretnego operatora. Ważnym obowiązkiem wynikającym z art. 4 ust. 9 dyrektywy 2014/94 jest obowiązek współpracy ciążyący na operatorach systemów dystrybucyjnych i wymóg współpracy, na niedyskryminacyjnych warunkach, z każdą osobą, która zakłada lub prowadzi publicznie dostępne punkty ładowania. Dyrektywa 2014/94 rozdziela funkcje operatora infrastruktury od funkcji OSD, nie zawierając jednak przepisów wprost zakazujących występowania OSD w roli operatora publicznie dostępnych punktów ładowania. Wątpliwości co do łączenia tychże funkcji mogą się jednak rodzić, biorąc pod uwagę wyrażoną w dyrektywie zasadę niedyskryminacji, czy też zasady unbundlingu, które zmierzają od ograniczenia zadań OSD do realizacji funkcji czysto operatorskich. Przepisy dyrektywy nie ograniczają się jedynie do infrastruktury pojazdów elektrycznych, zawierając również unormowania obejmujące infrastrukturę dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego i gazu ziemnego na potrzeby transportu (CNG, LNG). Dyrektywa 2014/94 została transponowana do krajowego systemu prawnego w przepisach komentowanej ustawy, co oczywiście nie oznacza, że przestała mieć znaczenie, biorąc pod uwagę możliwość jej wykorzystania przy interpretacji nie

zawsze klarownych uregulowań ElektromobPalAltU w duchu wykładni prowspółnotowej przepisów krajowych.

- 17 4. **Zasada neutralności technologicznej i zrównoważona mobilność.** Zasady neutralności technologicznej i zrównoważonej mobilności są wyrażone w przepisach dyrektywy 2014/94. Powinny one stać u podstaw nie tylko działań podejmowanych na szczeblu unijnym, lecz także tych podejmowanych w państwach członkowskich. Sama dyrektywa wskazuje jedynie kierunki i środki za pomocą których należy dążyć do osiągnięcia jej głównych założeń i nie preferuje żadnego z paliw alternatywnych, które są wymienione w definicji z art. 2 pkt 1 dyrektywy 2014/94. Zgodnie z motywem (22) dyrektywy 2014/94: „Ważne jest uwzględnienie różnego stopnia rozwoju poszczególnych technologii paliwowych i związanej z nimi infrastruktury, w tym stopnia zaawansowania modeli biznesowych dla inwestorów prywatnych oraz dostępności paliw alternatywnych i stopnia ich uznania przez użytkowników. Należy zapewnić neutralność technologiczną, a krajowe ramy polityki powinny należycie uwzględnić wymóg wspierania rozwoju komercyjnego paliw alternatywnych”. Z kolei zgodnie z motywem 64 dyrektywy 2014/94, Komisja Europejska ma podejmować określone środki na szczeblu unijnym „aby osiągnąć możliwie jak najszersze stosowanie paliw alternatywnych w transporcie, przy jednoczesnym zapewnieniu neutralności technologicznej, oraz aby promować zrównoważoną mobilność elektryczną w całej Unii”. Podążając za zasadą neutralności technologicznej, na etapie uchwalania dyrektywy, prawodawca europejski nie wyszedł z założenia, że preferowaną technologią w UE będzie na przykład elektromobilność, choć to w niej upatruje dużych szans na zwiększenie efektywności energetycznej pojazdów drogowych i ograniczenie emisji dwutlenku węgla z transportu (motyw 23) a dodatkowo jest dziedziną która szybko się rozwija (motyw 25). Można przyjąć, że założeniem prawodawcy europejskiego było stworzenie równych szans, z uwzględnieniem różnorodności i stopnia zaawansowania (technologicznego, biznesowego) tak, aby rozwój wykorzystania paliw alternatywnych substytuujących ropę naftową mógł postępować, ale nie w oparciu o jedną, szczególną technologię, tylko z uwzględnieniem specyfiki i skali różnych technologii oraz pewnej prognozy dotyczącej przyszłości. W nieco odmienny sposób do problemu neutralności technologicznej podszedł ustawodawca krajowy, co można odczytać z uzasadnienia ustawy, w którym preferowany kierunek technologiczny (elektromobilność) ma być premiowany różnymi formami wsparcia, natomiast przeciwstawiany mu inny (pojazdy hybrydowe) uznał za technologię przejściową, która tego typu wsparcia nie potrzebuje (Sejm VIII kadencji, druk 2147). Z drugiej strony, zasadą neutralności technologicznej podkreślono w uzasadnieniu do projektu ZmElektromobU z 6.6.2018 r., w którym projektodawcy – odwołując się do dyrektywy 2014/94 – stwierdzili m.in., że: „Przy wyborze nowych rodzajów paliw alternatywnych należy uwzględnić obiecujące wyniki badań i rozwoju, a normy i przepisy należy formułować tak, aby nie uprzywilejowywały one jakiegoś określonego rodzaju technologii, a tym samym nie ograniczały dalszego rozwoju alternatywnych paliw i nośników energii”. Odpowiedź na pytanie dotyczące zasadności dokonania takiego wyboru jest z natury rzeczy złożona. Samej zasadzie neutralności technologicznej, obecnej również w regulacjach UE (szerzej: *U. Kamecke, T. Korber, Technological Neutrality*, s. 330 i n.), przypisuje się relatywizm – stan neutralności technologicznej ma sytuować się gdzieś pomiędzy „pełną neutralnością technologiczną” a „pełną swoistością (ang. *specificity*) technologiczną” (*Ch. Unthe* i in., *Technology neutrality*, s. 225). W określonych sytuacjach, w warunkach absolutyzowania zasady neutralności technologicznej może być też tak, że zasada neutralności petryfikuje relacje na istniejących rynkach kosztem bardziej wydajnych i dynamicznych technologii (*B.A. Greenberg, Rethinking Technology Neutrality*, s. 1545). W przypadku założenia dotyczącego szczególnie intensywnej promocji konkretnej technologii, prawidłowość dokonanego wyboru

technologicznego będzie zależała od jakości prognozy technologicznej, która stanęła u jego podstaw. Nie pretendując do przedstawienia takiej prognozy, w przypadku regulacji paliw alternatywnych, może w efekcie wygrać elektromobilność, może być jednak również tak, że rynek zdobędą hybrydy lub technologie wodorowe. Konsekwencją decyzji o ukierunkowaniu środków prawnych i politycznych w stronę konkretnej technologii jest albo powstanie kosztów utopionych (ang. *sunk cost*), albo premia, która ma się ostatecznie odkładać w szybszym rozwoju gospodarczym.

V. Przyjęcie krajowej regulacji dotyczącej infrastruktury paliw alternatywnych i zakres ustawy

1. **Akty planowania gospodarczego poprzedzające ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.** Oprócz podstawowego z punktu widzenia Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa członkowskiego UE obowiązku implementacji dyrektywy 2014/94, przyjęcie ElektromobPalAltU jest wpisane w krajowe akty planowania gospodarczego. Ich cechą charakterystyczną jest niewątpliwie to, że w szczególnie intensywny sposób eksponują one rozwój jednego z segmentów transportu opartego na paliwach alternatywnych, a mianowicie elektromobilności. Taki kierunek jest możliwy do odczytania zarówno z długoterminowych ogólnych planów gospodarczych czy też w zakresie ochrony środowiska, które nie będą tu szerzej omawiane, jak również z aktów o charakterze szczegółowym, odnoszącym się do rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz samej elektromobilności (szerzej: *M. Kurtyka*, Rozwój elektromobilności, w: *W. Drożdż* (red.), Elektromobilność w rozwoju miast, s. 24 i n.; *S. Krawiec, K. Krawiec*, Rozwój elektromobilności, s. 19.). To właśnie uwarunkowania krajowe spowodowały, iż zakres normowania ElektromobPalAltU jest szerszy niż w przypadku dyrektywy 2014/94. Przed przyjęciem ElektromobPalAltU, plany regulacyjne zostały sprecyzowane przede wszystkim w dwóch aktach planowania, tj. w „Planie rozwoju elektromobilności w Polsce” – „Energia do przyszłości” (Ministerstwo Energii, Warszawa, wrzesień 2016, publ. <http://bip.me.gov.pl/files/upload/26453/Plan%20Rozwoju%20Elektromobilno%C5%9Bci.pdf>) oraz „Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych” (2017) http://bip.me.gov.pl/files/upload/26450/Krajowe_ramy%20_ver2_6_18012017.pdf (dalej: „Krajowe ramy 2017”). W pierwszym z przytoczonych dokumentów określono między innymi ramy przyszłej regulacji dotyczącej elektromobilności. W Krajowych ramach 2017 (załącznik Nr 3), zawarto szereg koncepcji wsparcia nie tylko rozwoju elektromobilności (choć nadal główny nacisk położony był na elektromobilność), lecz także transportu opartego o wykorzystanie innych paliw alternatywnych, przy czym proponowane środki wykraczały poza wąsko rozumiany rozwój infrastruktury (np. zwolnienie pojazdów elektrycznych z akcyzy, strefy niskoemisyjne). Przeprowadzenie postulowanych zmian mogło się odbyć poprzez wprowadzenie zmian do istniejących aktów prawnych, bądź poprzez przyjęcie zupełnie nowego aktu prawnego, który stanowiąc implementację dyrektywy 2014/94, konsumowałby postulaty zawarte w Krajowych ramach 2017. Ostatecznie zdecydowano się na przyjęcie odrębnej regulacji oraz wprowadzenie koniecznych zmian w innych aktach prawnych.

2. **Gospodarcze przyczyny uchwalenia ustawy.** Dokumenty poprzedzające i zapowiadające uchwalenie ElektromobPalAltU należy uznać za wyraz realizacji pewnego kierunku w polityce gospodarczej, który jest ukierunkowany na rozwój wykorzystania elektromobilności i innych paliw alternatywnych w transporcie. Kierunek ten jest przy tym wyznaczony przez krajową i unijną politykę w zakresie rozwoju transportu opartego na paliwach alternatywnych. W uzasadnieniu do projektu ustawy (Sejm VIII kadencji, druk Nr 2147), można odnaleźć tezę, że ten rodzaj transportu nie rozwinął się, w związku właśnie z brakiem infrastruktury:

„Bez powstawania odpowiedniej infrastruktury konsumenci nie będą zainteresowani zmianą pojazdów samochodowych napędzanych konwencjonalnymi paliwami (np. benzyna, olej napędowy) na pojazdy wykorzystujące do napędu paliwa alternatywne. Z kolei przedsiębiorcy nie są zainteresowani prowadzeniem działalności gospodarczej związanej z paliwami alternatywnymi, gdyż brak jest klientów na tego rodzaju paliwa. W związku z tym ani rynek pojazdów, ani infrastruktura nie rozwinęła się w sposób umożliwiający większą dywersyfikację paliw na rynku i wzrost neutralności klimatycznej transportu”. Środki przyjęte w ustawie miały więc w zamyśle projektodawców przede wszystkim stymulować powstanie odpowiedniej infrastruktury, która pozwoli dalej na rozwiniecie całego rynku.

- 20 3. Rozwój elektromobilności w świetle nowej ekonomii strukturalnej.** W warstwie głębszej, inspiracji dla przyjęcia regulacji, zakładającej aktywną rolę państwa w stymulowaniu powstania infrastruktury paliw alternatywnych, można poszukiwać w nowej ekonomii strukturalnej, zakładającej aktywną rolę państwa w likwidacji barier, aktywizacji współpracy pomiędzy podmiotami oraz stymulowania rozwoju innowacji oraz tworzenia przestrzeni dla rozpoczętej w ten sposób ekspansji (*M. Kurtyka, Rozwój elektromobilności, w: W. Drożdż (red.), Elektromobilność w rozwoju miast, s. 30*). W istocie chodzi tutaj więc o pewien rodzaj interwencjonizmu, który ma jednak mieć charakter selektywny, oparty na prognozach odnośnie możliwości osiągnięcia w przyszłości określonych przewag konkurencyjnych w pewnych dziedzinach, co ma pozwolić na osiągnięcie wyższego pałapu rozwoju gospodarczego. Dużo tutaj jednak zależy zawsze od jakości postawionej prognozy w warunkach globalnej konkurencji oraz właściwego zdefiniowania wyjściowego stanu branży, w której państwo poszukuje przewag konkurencyjnych. Zarówno w kontekście przytoczonego fragmentu uzasadnienia projektu, jak też przedstawionej próby głębszej podbudowy interwencji, przyjęcie regulacji prawnej mającej na celu rozwój infrastruktury, ma odgrywać rolę służebną, stymulując rozwój szeroko rozumianego rynku paliw alternatywnych.

VI. Finansowanie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i pojazdów wykorzystujących tego typu paliwa

- 21 1. Instrumenty wsparcia.** W zakresie promocji korzystania z paliw alternatywnych państwa stosują różne instrumenty niefiskalne (np. możliwość korzystania z buspasów przez pojazdy elektryczne) i fiskalne. Pośród instrumentów fiskalnych można wymienić na przykład: bezpośrednie dopłaty do ceny zakupu pojazdu, przywileje podatkowe (ulgi, zwolnienia, odpisy), dotacje celowe, zwolnienia z opłat o charakterze publicznym (np. opłata rejestracyjna) i niepublicznym (opłata za przyłączenie), specjalne taryfy. W przypadku ElektromobPalAltU i zmian dokonanych na jej mocy w innych aktach prawnych, ustawodawca zdecydował się na skorzystanie ze zróżnicowanego wachlarza instrumentów, które mają zapewnić realizację celów ustawy i krajowej polityki wspierania paliw alternatywnych. W przypadku bodźców finansowych, należy wymienić przede wszystkim przywileje podatkowe, szczególne zasady kalkulacji taryf oraz obniżenie kosztów przyłączenia infrastruktury paliw alternatywnych. Do szczególnych bodźców finansowych należy zaliczyć również przeniesienie kosztów budowy stacji paliw gazowych na OSDg. Poza ElektromobPalAltU istnieje również szereg innych instrumentów, które można zaliczyć do szerokiego katalogu środków służących promocji korzystania z paliw alternatywnych w transporcie.
- 22 2. Fundusz Niskoemisyjnego Transportu.** Podstawowym instrumentem wspierającym rozwój paliw alternatywnych jest Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (FNT), będący państwowym funduszem celowym w zarządzie NFOŚiGW, którego

dysponentem jest minister właściwy ds. energii (art. 28z BiokompBiopałU). W BiokompBiopałU, unormowane zostały cele na które mogą być przeznaczane środki, które korespondują z celami, które ma realizować zarówno ElektromobPal-AltU jak również BiokompBiopałU. Na mocy art. 28ze ust. 1 BiokompBiopałU, ustawodawca zaliczył do nich:

- 1) wsparcie inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych;
- 2) wsparcie budowy lub rozbudowy infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru lub budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną, wykorzystywanych w transporcie;
- 3) pomoc dla wytwórców biokomponentów lub producentów biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wykorzystywanych w transporcie;
- 4) wsparcie dla:
 - a) producentów środków transportu wykorzystujących do napędu energią elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub wódór,
 - b) przedsiębiorców w rozumieniu przepisów PrPrzed, prowadzących działalność w zakresie produkcji podzespołów do środków transportu, o których mowa w lit. a;
- 5) wsparcie publicznego transportu zbiorowego działającego w szczególności w aglomeracjach miejskich, uzdrowiskach, na obszarach, na których ustanowione zostały formy ochrony przyrody zgodnie z przepisami o ochronie przyrody, wykorzystującego biopaliwa ciekłe, inne paliwa odnawialne, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, wódór lub energią elektryczną;
- 6) dofinansowanie opłat portowych pobieranych za cumowanie przy nabrzeżu lub przystani jednostek pływających zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energią elektryczną;
- 7) wsparcie:
 - a) badań związanych z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, lub wykorzystaniem sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie lub związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych,
 - b) wdrożeń eksploatacyjnych wyników badań, o których mowa w lit. a;
- 8) wsparcie programów edukacyjnych promujących wykorzystanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie;
- 9) wsparcie zakupu nowych pojazdów i jednostek pływających zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energią elektryczną;
- 10) wsparcie działań związanych z analizą i badaniem rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie;

11) promocję wytwarzania i wykorzystywania biokomponentów i biopaliw ciekłych;

12) wykonywanie innych zadań określonych w odrębnych ustawach.

Wsparcie z FNT może zostać udzielone w formie dotacji, pożyczek, w tym udzielanych jednostkom samorządu terytorialnego, oraz innego zwrotnego wsparcia finansowego, ewentualnie obejmowania akcji lub obligacji (art. 28ze ust. 3). Przydzielenie wsparcia następuje w dwóch trybach określonych w ustawie, tj. konkursowym i pozakonkursowym.

23 3. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy z 30.4.2010 roku o Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (Dz.U. z 2017 r., poz. 1447), NCBiR jest agencją wykonawczą w rozumieniu FinPubU, powołaną do realizacji zadań z zakresu polityki naukowej, naukowo-technicznej i innowacyjnej państwa. NCBiR w swojej działalności prowadzi programy, projekty oraz strategiczne programy badań naukowych i prac rozwojowych, które bezpośrednio lub pośrednio wspierają wykorzystanie paliw alternatywnych w transporcie. W chwili przygotowywania komentarza, NCBiR prowadzi tego typu projekty w ramach partnerstwa innowacyjnego, które jest jednym z trybów udzielania zamówienia publicznego, unormowanych w oddziale 6a ustawy Prawo zamówień publicznych. Celem partnerstwa jest opracowanie i zakup innowacyjnego produktu niedostępnego jeszcze na rynku. Przykładem posłużyć tutaj może program „Bezemisijny Transport Publiczny”, którego celem jest zintensyfikowanie procesu wdrożenia nowoczesnych rozwiązań w zakresie transportu bezemisijnego. Ma to się dokonać dzięki „publicznemu wsparciu na opracowanie innowacyjnego autobusu bezemisijnego, a także kompleksowych, innowacyjnych rozwiązań technicznych, które pozwolą na całościową minimalizację kosztów aplikacyjnych i eksploatacyjnych infrastruktury transportu miejskiego” (zob. <https://www.ncbr.gov.pl/programy/nowe-formuly-b-r/b-tp-bezemisyjny-transport-publiczny/>, data wejścia: 28.1.2018 r.). Innym przykładem jest program e-VAN, którego celem jest opracowanie innowacyjnych, bezemisyjnych pojazdów użytkowych (<https://www.ncbr.gov.pl/programy/nowe-formuly-b-r/e-van/> data wejścia: 28.1.2018 r.).

24 4. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), oprócz realizacji zadania w postaci zarządzania FNT, prowadzi również własny program – GEPARD, którego celem jest wsparcie działań jednostek samorządu terytorialnego niezbędnych do realizacji polityki elektromobilności (szerzej: <http://nfosigw.gov.pl/oferta-finansowania/srodki-krajowe/programy-prioritetowe/gepard-ii-transport-niskoemisyjny-czesc-2/> data wejścia: 28.1.2018 r.).

VII. Zmiany w przepisach wprowadzone na mocy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

25 1. Zakres zmian. Biorąc pod uwagę zmiany w przepisach wprowadzone przez ElektromobPalAltU w kontekście przepisów samej ustawy, należy przede wszystkim zauważyć ich szeroki charakter. Są to jednocześnie zmiany, które zdają się mieć znacznie większy wpływ na realizację celu w postaci promowania rozwoju paliw alternatywnych niż sama ElektromobPalAltU. Wprowadzone zmiany przewidują szereg przywilejów głównie dla użytkowników samochodów napędzanych paliwami alternatywnymi oraz infrastruktury paliw alternatywnych. Należy również zaznaczyć, że część z wprowadzonych zmian w przepisach innych ustaw, została zmieniona krótko po przyjęciu ustawy, już w ZmElektromobPalAltU z 6.6.2018 r.

26 2. Przywileje dla pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi i infrastruktury w ustawie o drogach publicznych. Na mocy art. 49 pkt 1

ElektromobPalAltU, ustawodawca wprowadził zmiany w zakresie wyznaczania miejsc przeznaczonych na postój pojazdów, poprzez dodanie w DrogPubU art. 12b. Obowiązki określone w art. 12b mają dwie postaci – obligatoryjne wyznaczenie miejsc postojowych na zasadzie art. 12b ust. 1 DrogPubU oraz fakultatywne wyznaczenie miejsc parkingowych na podstawie art. 12b ust. 4.

Obowiązek określony w art. 12b ust. 1 dotyczy jedynie stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ElektromobPalAltU. Zawężenie zastosowania do ogólnodostępnych stacji ładowania, które nie charakteryzują się cechą ogólnodostępności w rozumieniu ElektromobPalAltU. Ustawodawca ogranicza też miejscowo zakres obowiązku wyznaczenia miejsc postojowych do:

- a) Dróg publicznych,
- b) Stref zamieszkania (patrz definicja z art. 2 pkt 16 DrogPubU),
- c) Stref ruchu (art. 2 pkt. 16a DrogPubU)

Wyznaczeniu stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania, towarzyszy obowiązek oznaczenia odpowiednimi znakami drogowymi pozwalającymi odróżnić je od miejsc postojowych dla pozostałych pojazdów samochodowych. Biorąc pod uwagę fakt, iż stacje ładowania mogą posiadać kilka punktów ładowania, ustawodawca sformułował również dodatkowy wymóg, który ma optymalizować korzystanie z danej stacji. Zgodnie z art. 12b ust. 2 DrogPubU, stanowiska postojowe przy ogólnodostępnych stacjach ładowania, wyznacza się co najmniej w liczbie odpowiadającej liczbie punktów ładowania w danej lokalizacji.

Z obowiązkiem określonym w art. 12b ust. 1, skorelowana jest szczególna norma porządkowa, dotycząca korzystania z miejsc postojowych, zgodnie z którą pojazdy elektryczne mogą z nich korzystać wyłącznie przez czas ładowania.

Fakultatywne wyznaczenie miejsc parkingowych, zgodnie z art. 12b ust. 4 DrogPubU, nie jest powiązane z występowaniem ogólnodostępnej stacji ładowania. Na mocy tego przepisu, organ właściwy ds. zarządzania ruchem na drogach może wyznaczyć miejsca parkingowe dla pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym kierując się wyłącznie przesłanką promocji pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

Jeżeli chodzi o wyznaczanie miejsc parkingowych, to ustawodawca nałożył na organy zarządzające ruchem na drogach w porozumieniu z zarządcą drogi mają również obowiązek wyznaczenia miejsc przeznaczonych na postój pojazdów elektrycznych na czas ładowania przy punktach ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania.

Na mocy wprowadzonych przez ElektromobPalAltU zmian, pojazdy elektryczne korzystają również ze zwolnienia z niektórych opłat przewidzianych w art. 13 ust. 1 pkt 1 i 13 ust. 2 DrogPubU, takich jak na przykład opłata za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania. Na mocy dodanego przepisu art. 50a DrogPubU, od opłat za przejazdy po drogach krajowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, są zwolnione autobusy zeroemisyjne operatora publicznego transportu zbiorowego realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W tym przypadku zwolnienie ma charakter czasowy – obowiązuje w okresie do dnia 31 grudnia 2028 r.

Oprócz przywilejów dla samochodów napędzanych paliwami alternatywnymi, ustawodawca przewidział również ułatwienie w zakresie posiadania infrastruktury, która – z mocy art. 39 ust. 1a w brzmieniu ustalonym na mocy zmian w ElektromobPalAltU – została wyłączona z zakazu dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego.

27 3. Przywileje podatkowe. Pośród przywilejów podatkowych dla użytkowników pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, na mocy zmian wprowadzonych przez przepisy zmieniające zawarte w ElektromobPalAltU, unormowano możliwość stosowania odpisów w zakresie podatku dochodowego od osób fizycznych. Przywilej ten dotyczy pojazdów elektrycznych, w przypadku których – na mocy poszerzonego katalogu z art. 23 ust. 1 pkt 4 PDOFizU, przewidziano odpis z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a–22o przytoczonej ustawy, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej równowartość 30 000 euro. Bliźniaczy przywilej został unormowany w art. 16 ust. 1 pkt 4 PDOPrU.

W przypadku pojazdów elektrycznych, pojazdów napędzanych wodorem i pojazdów hybrydowych, ustawodawca przewidział również zwolnienie z akcyzy, przy czym w przypadku pojazdu hybrydowego, zwolnienie obowiązuje czasowo, tj. do dnia 1.1.2021 r. (dodane artykuły 109a i 163a AkcyzU).

Wejście w życie przywilejów podatkowych zostało przesunięte do dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej (art. 85 ElektromobPalAltU).

W związku z pismem Komisji Europejskiej datowanym na 18.12.2018 r., z którego, w odniesieniu do wskazanych przywilejów podatkowych, wynika brak zastrzeżeń KE, Ministerstwo Energii uznało, że zwolnienie od podatku akcyzowego stosuje się do pojazdów elektrycznych, hybrydowych typu plug-in lub napędzanych wodorem, dla których niniejszy obowiązek podatkowy powstał po 18.12.2018 r. (<https://www.gov.pl/web/energia/zwolnienie-z-podatku-akcyzowego-od-pojazdow-elektrycznych-hybrydowych-i-napedzanych-wodorem-nie-jest-pomoca-publiczna1>, data wejścia: 28.1.2019 r.).

28 4. Szczególne zasady posadowienia infrastruktury paliw alternatywnych w Prawie budowlanym. Na mocy przepisów zmieniających zawartych w ElektromobPalAltU wprowadzono przepisy normujące pewne szczególne zasady odnoszące się do posadowienia stacji ładowania, które z zasady mają spowodować ułatwienie i przyspieszenie procesu inwestycyjnego (art. 54). Przede wszystkim, do katalogu obiektów dla których nie jest wymagane pozwolenie budowlane włączono stacje ładowania i punkty ładowania z wyłączeniem infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego (art. 29 ust. 1 pkt 8a PrBud). Należy zauważyć, że zwolnienie z obowiązku uzyskania pozwolenia budowlanego nie dotyczy wyłącznie ogólnodostępnych ale wszystkich stacji ładowania. Na podstawie zmienionego art. 29a ust. 1 operator może budować stację ładowania bez potrzeby zgłoszenia, jak też uzyskiwania pozwolenia na budowę. Zamiast tego operator sporządza plan sytuacyjny na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej, która została przyjęta do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego. Do tego planu znajdują zastosowania przepisy ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne (tak A. Kosicki, Art. 29(a), w: Prawo budowlane). Na mocy zmienionego przepisu art. 30 ust. 1 pkt 1a PrBud, inwestor dokonuje zgłoszenia budowy stacji ładowania. Z mocy natomiast zmienionych art. 43 ust. 1 i 1a PrBud, stacje ładowania nie podlegają obowiązkowi geodezyjnego wyznaczenia, ale – po ich wybudowaniu należy dokonać geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej, obejmującej ich położenie na gruncie. Biorąc pod uwagę proces inwestycyjny, należy również zwrócić uwagę, że podobne udogodnienia dotyczą również przyłączy.

29 5. Zmiany w Prawie energetycznym. Szczególna charakterystyka infrastruktury paliw alternatywnych, jako urządzeń *sui generis*, wymagała dostosowania przepisów odnoszących się do dystrybucji i sprzedaży oraz innych przepisów PrEnerg, przy

czym należy zaznaczyć już na wstępie, że zmiany w PrEnerg dokonane przez ElektromobPalAltU były jeszcze w roku przyjęcia tejsze ustawy przedmiotem nowelizacji dokonanej na mocy ZmElektromobPalAltU z 6.6.2018 r. W zakresie definicji dystrybucji, unormowanej w art. 3 pkt 5 tejsze ustawy (zmienionej następnie na mocy ZmElektromobPalAltU z 6.6.2018 r.), konieczne było rozszerzenie części wspólnej przepisu i wyłączenie z pojęcia dystrybucji sprzedaży tych paliw lub energii oraz sprężania gazu w stacji gazu ziemnego i dostarczania energii elektrycznej w ogólnodostępnej stacji ładowania do zainstalowanych w niej punktów ładowania. W przypadku definicji sprzedaży, w przepisie art. 3 pkt 6a PrEnerg, wyłączoneo tankowanie pojazdów sprężonym gazem ziemnym (CNG) oraz skroplonym gazem ziemnym (LNG) na stacjach gazu ziemnego i ładowania energią elektryczną w punktach ładowania.

Na mocy zmian dokonanych w PrEnerg, wprowadzono również nowe definicje w słowniczku wyrażeni ustawowych spośród których należy przede wszystkim wymienić następujące:

- 1) magazyn energii, który ma oznaczać instalację służącą do przechowywania energii, przyłączoną do sieci, mającą zdolność do dostawy energii elektrycznej do sieci (art. 3 pkt 10k) i połączone z tym definicje magazynowanie energii, które ma oznaczać świadczenie usług przechowywania energii w magazynie energii (art. 3 pkt 59), zmieniona definicja odbiorcy końcowego (art. 3 pkt 13a), nowe obowiązki przedsiębiorstw energetycznych (zmieniony art. 4 ust. 1, nowy art. 4e² – uchylony następnie na mocy ZmElektromobPalAltU z 6.6.2018 r.),
- 2) instalacja zarządzania popytem oznaczającą instalację odbiorcy końcowego, której urządzenia umożliwiają zmianę profilu poboru energii elektrycznej na żądanie operatora systemu dystrybucyjnego, operatora systemu przesyłowego lub operatora systemu połączonego, na którą może składać się w szczególności magazyn energii, instalacja wytwórcza niewspółpracująca bezpośrednio z siecią lub punkt ładowania (art. 3 pkt 11i).

Przytoczone definicje są pośrednio związane z przedmiotem ElektromobPalAltU, biorąc pod uwagę techniczną możliwość współpracy pomiędzy stacjami ładowania a magazynami energii oraz instalacjami zarządzania popytem.

Niezmiernie istotną z punktu widzenia zasad obrotu gospodarczego pomiędzy uczestnikami rynku elektromobilnego, są unormowania wprowadzone w art. 5 PrEnerg (dodany ust. 1a), przesądzające, iż dostarczanie energii elektrycznej do punktu ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania odbywa się na podstawie:

- 1) umowy o świadczenie usług dystrybucji tej energii, zawieranej przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania;
- 2) umowy sprzedaży tej energii zawieranej z dostawcą usług ładowania.

Na mocy zmian w art. 7 PrEnerg, wprowadzono również określone udogodnienia w ust. 8 pkt 4 i 5, w zakresie przyłączania infrastruktury paliw alternatywnych, a mianowicie:

- 1) zrównania infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego z OZE w odniesieniu do priorytetyzacji przyłączania (art. 7 ust. 1a);
- 2) preferencyjnych stawek opłat za przyłączenie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, a mianowicie:
 - a) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym wyższym niż 1 kV i nie wyższym niż 110 kV opłatę ustala się na podstawie jednej szesnastej rzeczywistych nakładów poniesionych na realizację przyłączenia,
 - b) do sieci elektroenergetycznej o napięciu znamionowym nie wyższym niż 1 kV opłatę ustala się w oparciu o stawki opłat zawarte w taryfie, kalkulowane na podstawie jednej szesnastej średniorocznych nakładów inwestycyjnych na budowę odcinków sieci służących do przyłączania tych podmiotów, określonych w planie rozwoju, o którym mowa w art. 16 PrEnerg; stawki te

mogą być kalkulowane w odniesieniu do wielkości mocy przyłączeniowej, jednostki długości odcinka sieci służącego do przyłączenia lub rodzaju tego odcinka.

Przepisy ElektromobPalAltU, wprowadziły również normę kompetencyjną w wykonaniu rozporządzenia 347/2013, poprzez dodanie w PrEnerg artykułu 15g, zgodnie z którym minister właściwy ds. energii jest właściwym organem krajowym odpowiedzialnym za ułatwianie i koordynowanie procesu wydawania pozwoleń i decyzji dla projektów infrastruktury energetycznej będących przedmiotem wspólnego zainteresowania Unii Europejskiej, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia 347/2013 działającym w trybie współpracy, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. c tego rozporządzenia.

W zakresie planowania rozwoju przez sieciowe przedsiębiorstwa energetyczne, w przepisie art. 16, do elementów, które przedsiębiorstwo musi brać pod uwagę przy planowaniu dodano kolejny – w postaci polityki rozwoju infrastruktury i rynku paliw alternatywnych w transporcie. Trudno jednak uznać, że związane w ten sposób przedsiębiorstwa energetyczne polityką rozwoju infrastruktury, gdyż polityka ta nie ma charakteru aktu prawa powszechnie obowiązującego. Co więcej, ewentualne związanie taką polityką musiałyby zasadniczo łączyć się z przyznaniem przez państwo rekompensat przedsiębiorstwom energetycznym. Należy uznać, że związanie to może odnosić się co najwyżej co do kierunku a obowiązki dla przedsiębiorstw energetycznych mogą jedynie wynikać ze szczegółowych przepisów prawa materialnego.

Szereg wreszcie zmian dotyczy zasad wynagradzania przedsiębiorstw energetycznych, a mianowicie:

- 1) Wprowadzenie szczególnych zasad ustalania kosztów uzasadnionych poprzez pokrycie kosztów uzasadnionych działalności gospodarczej przedsiębiorstw energetycznych w zakresie budowy i przyłączenia infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i powiązanych z nią instalacji magazynowania energii, wraz z uzasadnionym zwrotem z kapitału zaangażowanego w tę działalność w wysokości nie mniejszej niż stopa zwrotu na poziomie 6% (art. 45 ust. 1 pkt 2a PrEnerg, zmieniony następnie przez ZmElektromobPalAltU z 6.6.2018 r.);
- 2) Przeniesienie w taryfach przedsiębiorstw energetycznych zajmujących się dystrybucją paliw gazowych lub energii elektrycznej, kosztów związanych z budową stacji gazu ziemnego, w liczbie, o której mowa w art. 60 ust. 2 ElektromobPalAltU, ogólnodostępnej stacji ładowania, lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego (art. 45 ust. 1g PrEnerg, zmieniony następnie przez ZmElektromobPalAltU z 6.6.2018 r.);
- 3) Uwzględnienia charakterystyki poboru przez infrastrukturę ładowania drogowego transportu publicznego oraz konieczność rozwoju zbiorowego transportu publicznego wykorzystującego pojazdy elektryczne w taryfach dla energii elektrycznej (art. 45 ust. 6a);
- 4) Uwzględnienia przychodów z działalności niezwiązanej z działalnością, o której mowa w art. 44 ust. 1 pkt 1 PrEnerg, związanych z przychodami odpowiednio ogólnodostępnych stacji ładowania, lub punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), o których mowa odpowiednio w art. 64 ust. 1 lub art. 60 ust. 2 ElektromobPalAltU w taryfach dla energii elektrycznej lub paliw gazowych.

Istotna zmiana dokonana została w treści art. 46 ust. 3, poprzez dodanie w treści delegacji do wydania rozporządzenia w sprawie szczegółowych zasad kształtowania i kalkulacji taryf dla energii elektrycznej oraz szczegółowych zasad rozliczeń w obrocie energią elektryczną obowiązku uwzględnienia potrzeby rozwoju drogowego elektrycznego transportu publicznego. Dodanie w treści przytoczonego przepisu takiego obowiązku nie oznacza, że prawodawca w rozporządzeniu taryfowym nie może uwzględniać innych szczególnych uwarunkowań taryfowych z zakresu elektromobilności, poza zakresem związanym z transportem publicznym.