

## Przedmowa

Jednym z kluczowych celów polityki państwa, znajdującym swój wyraz w przyjętych strategicznych dokumentach rozwoju, jest ukierunkowanie na modernizację systemów transportowych, poprzez wsparcie transportu opartego na tzw. paliwach alternatywnych. Osiągnięcie tego stanu rzeczy jest szczególnie ważne także z punktu widzenia prawodawcy unijnego, który w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94 z 22.10.2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych jednoznacznie potwierdził znaczenie działań na rzecz rozwoju sektora elektromobilności dla osiągnięcia ambitnych celów Unii w dziedzinie klimatu i energii. Realizując cele dostrzegane w obu perspektywach – unijnej i krajowej – w dniu 11.1.2018 r. uchwalona została ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jest to kompleksowa regulacja określająca zarówno zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych, jak i obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych, warunki funkcjonowania stref czystego transportu oraz przygotowywanie dokumentów planistycznych (Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych) i sposób ich realizacji. Wynikające z niej zadania publiczne wymagają współdziałania organów administracji centralnej, jednostek samorządu terytorialnego oraz przedsiębiorstw energetycznych. Rozwój elektromobilności wymaga również zaangażowania podmiotów prywatnych, w szczególności w ramach szeroko pojętej prywatyzacji zadań publicznych, w tym z wykorzystaniem instytucji prawa zamówień publicznych.

Problematyka rozwoju elektromobilności ma bez wątpienia charakter interdyscyplinarny, dlatego przedstawiona analiza zagadnień z obszaru elektromobilności wymaga uwzględnienia wielu perspektyw – prawnej, ekonomicznej i technicznej. Stąd proponowana formuła opracowania monograficznego, która obejmuje wypowiedzi zarówno teoretyków (nie tylko z zakresu nauki prawa), jak i praktyków.

Monografia została podzielona na IV części: Polityka na rzecz rozwoju elektromobilności (część I), Zadania państwa w obszarze elektromobilności (część II), Zamówienia publiczne i PPP w obszarze elektromobilności (część III) oraz Zagadnienia szczegółowe z zakresu stosowania ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (część IV). W ramach każdej części podejmowane są (w odrębnych rozdziałach) aktualne zagadnienia prawne i ekonomiczne, ze szczególnym uwzględnieniem polityki państwa i polityki unijnej na rzecz rozwoju elektromobilności. Większość z poruszanych zagadnień nie była dotąd przedmiotem analiz, co uzasadniało dobór poruszanych przez Autorów problemów.

Kluczowe, a jednocześnie wyjściowe dla opracowań zamieszczonych w monografii, są rozważania dotyczące kierunków polityki państwa na rzecz rozwoju, ze szczególnym uwzględnieniem polityki na rzecz rozwoju elektromobilności. Akcentuje się konieczność osiągania spójności działań administracji publicznej na rzecz rozwoju państwa oraz ich koncentrację ukierunkowaną na realizację strategicznych celów rozwojowych, które muszą mieć istotne znaczenie dla wszystkich podmiotów władzy publicznej (*K. Kokocińska*). Dlatego zaznacza się konieczność korelacji pomiędzy politykami horyzontalnymi a politykami sektorowymi, podkreślając rozwój sektora elektromobilności w zgodzie z regułami konkurencji na rynku wewnętrznym (*A. Jurkiewicz-Gomułka*). Wdrażanie elektromobilności ma także istotne znaczenie z punktu widzenia krajowej polityki energetycznej, z uwagi na jej potencjalny wpływ na działanie systemów energetycznych poszczególnych państw (*P. Lissoń*). Stąd formułowane w monografii postulaty zintegrowanego programowania rozwoju (*K. Kokocińska*) oraz spójności działań w obszarze legislacji (*A. Chwiłkowska, J. Kola*). Autorzy wskazują konieczność współpracy organów administracji publicznej, a także budowanie partnerskich relacji pomiędzy władzami rządowymi a władzami regionalnymi i lokalnymi oraz ich partnerami społecznymi i gospodarczymi. Postulowane relacje służyc mają zwiększeniu efektywności działań administracji publicznej w obszarze spójności społeczno-gospodarczej i terytorialnej. Przykładem skutecznego wielopoziomowego podejścia do realizacji polityki na rzecz rozwoju elektromobilności jest Norwegia. Sukces norweski wynika ze stopniowego wprowadzenia instrumentów wsparcia rynku na poziomach centralnym i lokalnym, konsolidacji działań różnych grup interesariuszy oraz wypracowania wspólnego krajowego kierunku w rozwoju rynku pojazdów elektrycznych (*M. Kondratenko*).

Działania na rzecz rozwoju to także prowadzenie przez państwo polityki zachęt i wsparcia dla pobudzenia rozwoju danego sektora gospodarki. Bez wątplenia rozwój rynku pojazdów elektrycznych pozostaje w dużej mierze uzależniony od polityki wspierania elektromobilności (*M. Kondratenko*), która powinna oferować szerokie spektrum zachęt. Dla zwiększenia liczby pojazdów z napędami alternatywnymi na drogach, konieczna jest ich konkurencyjność cenowa oraz bardziej preferencyjne warunki użytkowania. Wskazywane korzyści, takie jak spodziewana poprawa jakości życia w miastach, w związku z ograniczeniem poziomu zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu wytwarzanego przez transport miejski, rozwój rynku nowoczesnych technologii i konkurencyjności na poziomie międzynarodowym oraz segmentu autobusów elektrycznych na poziomie przedsiębiorstw, jak również ich potencjału badawczo-rozwojowego, a także spadek kosztów całkowitych z tytułu własności (*total cost ownership*) w transporcie miejskim w ramach pełnego cyklu życia autobusu, przemawiają za aktywną polityką państwa w tym obszarze (*S. Bobowski, J. Gola*). Tymczasem z przeprowadzonych badań wynika, że Polska wybrała scenariusz umiarkowany, bliższy biernemu, właściwy dla krajów nieposiadających własnych marek pojazdów elektrycznych, w których świadomość społeczna dotycząca elektromobilności jest niska, a potrzeby związane ze wsparciem elektromobilności, w tym ze względów środowiskowych, wysokie (*M. Kania*).

Poddając analizie zadania państwa z zakresu elektromobilności, mimo ogólnej pozytywnej oceny, podniesiony został brak systemowego podejścia przyjętych rozwiązań normatywnych. Dotyczy to regulacji w obszarze zamówień publicznych (*A. Chwiłkowska, J. Kola*), jak i z punktu widzenia bardzo aktualnych, a jednocześnie niezmiernie trudnych do uchwycenia przez ustawodawcę problemów związanych z ochroną cyberprzestrzeni (*J. Greser*).

Polski ustawodawca zdecydował się na wykorzystanie w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych dwustronnych prawnych form działania administracji – umów w sprawach zamówień publicznych oraz o partnerstwie publiczno-prywatnym do wsparcia elektromobilności (na ten temat *M. Kania, B. Popowska*). Jak wynika z przedstawionych wyników badań wsparcie to nastąpić ma *de lege lata* na czterech zasadniczych płaszczyznach zamówień publicznych:

- 1) zakup przez organy administracji rządowej i samorządowej samochodów elektrycznych do celów transportowych;
- 2) realizacja zadań publicznych, nakładających na wykonawców tych zadań obowiązków posiadania odpowiedniej ilości pojazdów elektrycznych;
- 3) realizacja usług komunikacji miejskiej, nakładających na wykonawców tych usług obowiązków posiadania odpowiedniej ilości autobusów zeroemisyjnych oraz
- 4) zawierania umów koncesji na usługi dotycząc eksploatacji ogólnodostępnych stacji ładowania.

Realizacja obowiązków z zakresu elektromobilności, w tym wskazanych powyżej, ciąży w szczególności na jednostkach samorządu terytorialnego. Przede wszystkim charakteryzują się dużą różnorodnością i są to zadania związane z tworzeniem punktów ładowania, zadania w zakresie zapewnienia udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów oraz zadania związane z ustanawianiem szczególnych zasad użytkowania pojazdów elektrycznych w ruchu drogowym (ułatwień dla użytkowników tych pojazdów). Zadania te wpisują się w dotychczasową aktywność gmin, związaną z kompetencjami o charakterze planistyczno-regulacyjnym, zadaniami gmin w sferze świadczenia i organizowania usług dla ludności oraz zadaniami związanymi z organizacją i zarządzaniem ruchem drogowym (*P. Lissoń*). Odnosząc się do zadań państwa (szeroko rozumianego jako struktury administracji rządowej i samorządowej) zwrócić uwagę należy na teoretyczno-prawne rozważania odnoszące się do problematyki ich prawnego charakteru. Na tle rozwiązań ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych *B. Popowska*, wskazując na sytuację prawną adresatów norm, w ramach których identyfikuje element obowiązkowości podkreśla, że nie tylko określają one konkretne zadania podmiotów publicznych z elementem obowiązkowości (który jest immanentną właściwością zadania publicznego), ale określają prawny obowiązek działania wskazanego podmiotu w danym zakresie.

Całość opracowania zamykają rozważania, które mogą stanowić przedmiot szczególnego zainteresowania praktyków, a przede wszystkim uczestników szeroko rozumianego rynku energetycznego. Przyjęte w ustawie rozwiązania polegające na wprowa-

dzeniu, obok operatora ogólnodostępnej stacji ładowania również instytucji dostawcy usługi ładowania, umożliwiło ustawodawcy zapewnienie dostępu do infrastruktury ładowania podmiotom trzecim na niedyskryminacyjnych zasadach. Oznacza to, iż ustawa wprowadziła do porządku prawnego zasadę TPA dla ogólnodostępnych stacji ładowania analogiczną do tej, którą w odniesieniu do sieci elektroenergetycznych konstytuuje Prawo energetyczne (*M. Szambelańczyk*). Istotne znaczenie praktyczne (ale także teoretyczne: w zakresie stosowania hybrydowych konstrukcji prawnych) mają spostrzeżenia ogniskujące się na prawno-technicznych uwarunkowaniach wprowadzania do obrotu pojazdów niskoemisyjnych wynikających z systemu oceny zgodności pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa i życia ludzi oraz ochrony środowiska naturalnego (*A. Żywicka*). W nurcie rozważań na temat rewolucyjnych rozwiązań w sektorze transportu pozostaje opracowanie dotyczące prawnych zagadnień użytkowania pojazdów autonomicznych przez osoby z niepełnosprawnościami, co ma bezpośredni związek z przeciwdziałaniem wykluczeniu komunikacyjnemu (*M. Czenko*). Dlatego tak istotne jest prowadzenie szerokiej debaty, która pozwoli zwrócić uwagę na sytuację wszystkich grup społecznych zainteresowanych rozwojem nowoczesnych technologii.

Opracowania zamieszczone w ramach monografii „Prawne i ekonomiczne aspekty rozwoju elektromobilności” nie mogłyby zostać udostępnione szerokiemu gronu zainteresowanych bez finansowego wsparcia ze strony Władz Wydziału Prawa i Administracji UAM w Poznaniu, za co w imieniu Redaktorów i Autorów opracowania, dziękujemy.

Podkreślić należy, że monografia „Prawne i ekonomiczne aspekty rozwoju elektromobilności” jest jednym z efektów, pierwszej z cyklu ogólnopolskich konferencji naukowych poświęconych programowaniu rozwoju, realizowanych na WPiA UAM w Poznaniu. W tym miejscu szczególne podziękowania kierujemy do Członków Koła Naukowego Polityki Rozwoju WPiA UAM w Poznaniu – dzięki Ich zaangażowaniu konferencja „Programowanie rozwoju. Elektromobilność”, uznana została za jedno z istotniejszych w kraju wydarzeń naukowych poświęconych problematyce rozwoju elektromobilności i rynku paliw alternatywnych w Polsce, o czym świadczyło ogromne zainteresowanie szczególnie ze strony praktyków.

*Katarzyna Kokocińska  
Jarosław Kola*