

**Ustawa
o elektromobilności
i paliwach alternatywnych.
Komentarz**

Przedmowa

W dniu 22.10.2014 r. przyjęta została Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dyrektywa AFI), której podstawowym celem jest wsparcie zastosowania paliw alternatywnych w transporcie. Dyrektywa AFI stanowiła efekt zintensyfikowanych działań instytucji unijnych na rzecz zwiększenia konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego poprzez efektywniejsze wykorzystywanie zasobów i energii, budowę konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, zmniejszenia zależności transportu od ropy naftowej. Podejmując inicjatywy polityczne, a także inicjatywy prawodawcze Unia Europejska stawia na rozwój zrównoważonych paliw alternatywnych, jak również rozwój odpowiedniej infrastruktury. Te strategiczne cele w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych znalazły swoje odniesienia także w krajowej polityce państwa na rzecz rozwoju elektromobilności. Uchwałą Rady Ministrów z 14.2.2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), podjętej na podstawie art. 11 ust. 4 oraz art. 12a ust. 5 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, rozwój elektromobilności stanowi jeden z priorytetów polityki rozwoju kraju. Rada Ministrów określiła działania w tym obszarze jako projekt strategiczny (przyjmując m.in.: Program Rozwoju Elektromobilności). Zdefiniowane w średniookresowej strategii rozwoju kraju cele rządowej polityki na rzecz rozwoju elektromobilności znalazły swoje odniesienie w przyjętych przez Radę Ministrów w 2017 r. krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, a także w pierwszej, kompleksowej w tym obszarze regulacji, jaką jest ustawa z 11.1.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Celem ustawy jest określenie warunków rozwoju i zasad funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie, w tym infrastruktury użytkowanej w publicznym transporcie zbiorowym, obowiązki podmiotów publicznych związane z rozwojem rynku elektromobilności, obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych, warunki funkcjonowania stref niskoemisyjnego transportu, a także zasady prowadzenia polityki rozwoju państwa w tym obszarze. Praktyczne wdrożenie ustawy będzie ogromnym wyzwaniem dla przedsiębiorstw energetycznych, a także dla organów państwa i samorządów, które są adresatami wybranych jej regulacji. Dość powiedzieć, że powszechna jest opinia, zgodnie z którą aktualny kształt rynku elektroenergetycznego, a zwłaszcza sposobu prowa-

Przedmowa

dzienia rozliczeń na nim, nie przystaje w pełni do rozwiązań dotyczących relacji kontraktowych i wynikających z nich przepływów finansowych między dostawcami usług ładowania, operatorami ogólnodostępnych stacji ładowania, operatorami systemów dystrybucyjnych i sprzedawcami energii przewidzianych w omawianej ustawie. Niewątpliwym wyzwaniem będzie też sprostanie przez naczelne lub centralne organy administracji państwowej oraz jednostki samorządu terytorialnego wymaganiom odnośnie do udziału pojazdów elektrycznych we flotach ich pojazdów. To samo dotyczy udziału autobusów zeroemisyjnych we flotach pojazdów użytkowanych przez jednostki samorządu terytorialnego lub podmioty świadczące na ich rzecz usługi komunikacji miejskiej. Ustawa rodzi rozmaite trudności nie tylko ze względu na ambitne cele, które z niej wynikają. Wiele przepisów zostało zredagowanych w sposób, który wymaga – niekiedy skomplikowanych – zabiegów interpretacyjnych. Nie zawsze intencje ustawodawcy zostały wyrażone w sposób jasny.

Omawiana ustawa jest pierwszą ustawą odnoszącą się do rynku paliw alternatywnych w transporcie, stanowiąc istotny element systemu regulacji prawnej w zakresie bezpieczeństwa energetycznego. Oznacza to konieczność interpretacji przepisów ustawy w odniesieniu do innych rozwiązań prawnych, które określają zasady działania konwencjonalnego rynku paliw, m.in. takich jak ustawa z 10.4.1997 r. – Prawo energetyczne, ustawa z 25.8.2006 r. o systemie i kontrolowaniu jakości paliw, ustawa z 7.7.1997 r. – Prawo budowlane, których regulacje uwzględnione zostały również w komentarzu. Problematyka rozwoju rynku paliw alternatywnych ma bez wątpienia charakter interdyscyplinarny. Dobór Autorów komentarza (praktyków i teoretyków) pozwolił na prezentację komentowanych zagadnień w szerszym ujęciu, z uwzględnieniem wielu perspektyw – prawnej, ekonomicznej i technicznej. Autorami komentarza są znawcy prawa administracyjnego i prawa cywilnego, a także szczegółowych dziedzin z zakresu publicznego prawa gospodarczego, w tym prawa energetycznego, prawa ochrony środowiska, prawa transportowego, prawa zamówień publicznych, czy problematyki dozoru technicznego. Ustawa stanowi bowiem regulację kompleksową. Mamy nadzieję, że niniejszy komentarz będzie użytecznym narzędziem dla praktyków, a także – będzie stanowić inspirację dla nauki prawa.

Prof. UAM dr hab. *Katarzyna Kokocińska*

Prof. UAM dr hab. *Jakub Pokrzywniak*

Warszawa, 10.6.2020 r.

[Przejdź do księgarni →](#)