



Warszawa, 26 maja 2017 r.

Uwagi sekretariatu ruchu „Więcej niż energia” do projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹

Rozwój elektromobilności jest istotnym składnikiem transformacji energetycznej. Dlatego działania rządu, które mają na celu stymulowanie rozwoju technologii transportu elektrycznego, związanej z nim infrastruktury oraz usług uznajemy za niosące istotny potencjał. Jednak elektromobilność będzie wpisywać się w nowoczesną politykę energetyczną tylko wówczas, jeżeli jej założenia będą kompatybilne z celami transformacji energetycznej wypracowanymi na poziomie Unii Europejskiej. Choć należy pozytywnie ocenić kierunek wytyczany przez projekt ustawy, to nie uznajemy przedstawionego przez Ministerstwo dokumentu za szczególnie progresywny. Jego zasadnicze postanowienia mają bowiem na celu transpozycję do polskiego prawa wymogów dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych², gdzie Polska ma już znaczne opóźnienie (przepisy dyrektywy powinny być zostać transponowane najpóźniej do 18 listopada 2016 r.³).

Mając na uwadze powyższe, postulujemy wprowadzenie w projekcie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych szeregu zmian, które wspierałyby tę transformację, przy równoczesnym pełnym wsparciu kierunków strategicznych tego aktu prawnego.

1. Zastrzeżenia budzi już sama definicja pojazdu elektrycznego. Projektodawca uznaje za pojazd elektryczny zarówno pojazdy samochodowe wykorzystujące wyłącznie napęd elektryczny, jak i napęd spalinowo-elektryczny. Tak szerokie zdefiniowanie pojazdu elektrycznego oraz oparcie na tej definicji niemal wszystkich regulacji w ustawie będzie utrudniać zarówno promocję rozwiązań opartych jedynie o napęd elektryczny (i, w konsekwencji, rozbudowę sieci ich ładowania), jak i osiągnięcie szeregu dodatkowych korzyści, takich jak promocja stref

¹ <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12297850/12430708/12430709/dokument286617.pdf>

² Dz. U. UE L z 2014 r., nr 307, s. 1.

³ Art. 11 ust. 1 dyrektywy 2014/94/UE.

2. zeroemisyjnego transportu, czy ograniczanie poziomu emisji zanieczyszczeń w miastach. Dlatego wydaje się że ustawowa definicja pojazdu elektrycznego powinna ulec zawężeniu.
3. Projekt w sposób zbyt zachowawczy podchodzi do kwestii zachęt finansowych dla potencjalnych nabywców pojazdów elektrycznych. Ograniczenie tego wsparcia jedynie do podniesienia z 20.000 do 30.000 euro kwoty odpisów amortyzacyjnych dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą może okazać się zbyt małym impulsem dla rozwoju elektromobilności w Polsce (zachęty dla osób fizycznych obejmują, w zasadzie, jedynie obowiązek wyznaczania odrębnych miejsc parkingowych dla pojazdów elektrycznych, zwolnienie z opłat za postój w strefie płatnego parkowania oraz możliwość korzystania z tzw. buspasów). W tej sytuacji upowszechnienie prywatnego transportu elektrycznego pozostanie zależne wyłącznie od zjawisk rynkowych. Nie należy raczej spodziewać się, by rynek samochodów elektrycznych w krótkiej perspektywie czasowej samoistnie rozwinął się do poziomu zapewniającego szeroką dostępność tanich pojazdów i masowy popyt. W konsekwencji, trudno będzie o realizację zakładanego przez Ministerstwo Energii, ambitnego celu wynoszącego co najmniej 1 mln pojazdów elektrycznych na polskich drogach już w 2025 r.
4. Ograniczając wsparcie dla użytkowników pojazdów elektrycznych jedynie do przedsiębiorców, ustawodawca rezygnuje z możliwości wykreowania dodatkowego impulsu dla rozwoju rozproszonej energetyki opartej na źródłach odnawialnych i, w rezultacie, szerszej transformacji energetycznej kraju. Objęcie środkami wsparcia szerszej grupy potencjalnych nabywców pojazdów elektrycznych mogłoby bowiem przyczynić się do powstania efektu synergii z działaniami na rzecz upowszechnienia instalacji do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych na własne potrzeby tzw. prosumentów (które można wykorzystać jako element prywatnej infrastruktury ładowania) i tym samym poprawić poziom bezpieczeństwa energetycznego kraju.
5. Istotnym uchybieniem projektodawcy wydaje się być pominięcie w systemie wsparcia jednostek samorządu terytorialnego. Choć projekt ustanawia określone cele w zakresie rozwoju elektromobilności dla JST, to nie przewiduje on żadnych

istotnych zachęt do inwestowania w alternatywną flotę transportową przez tę grupę adresatów ustawy. Co więcej, w projekcie ustawy znalazła się istotna luka, która w naszej opinii może doprowadzić do niebezpiecznego paradoksu: obciążenia JST wymaganiami, na które nie będą w stanie odpowiedzieć za pomocą narzędzi (a konkretnie braku takich narzędzi) wynikających z ustawy. Planowane przepisy wprowadzają równocześnie wymóg budowy punktów ładowania w gminach, w których liczba mieszkańców przekracza 100 tys. (i które spełniają szereg innych, szczegółowych wymagań) oraz, jednocześnie, wymóg zapewnienia co najmniej 30-proc. udziału pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie pojazdów JST w gminach, w których liczba mieszkańców przekracza 50 tys. W skrajnych przypadkach może to oznaczać nałożenie obowiązku użytkowania pojazdów elektrycznych na gminy dysponujące jedynie szczątkową infrastrukturą do ładowania pojazdów. W konsekwencji, przy utrzymaniu dotychczasowej, szerokiej definicji pojazdu elektrycznego, w praktyce może to oznaczać nieuzasadnione preferencje dla pojazdów hybrydowych, które w warunkach stworzonych ustawą korzystałyby w głównej mierze z napędu spalinowego.

6. Z zadowoleniem przyjmujemy pojawienie się w projekcie podstawy prawnej umożliwiającej wprowadzenie przez radę gminy, w formie uchwały będącej aktem prawa miejscowego, strefy zeroemisyjnego transportu. Zaproponowane rozwiązanie swoją konstrukcją przypomina, w naszej ocenie bardzo dobrą, regulację z art. 96 ustawy – Prawo ochrony środowiska⁴ (który zawiera podstawę prawną do wydawania tzw. uchwał antysmogowych przez sejmiki województw). Niezależnie od powyższego, naszym zdaniem w propozycji tej brakuje postanowień dotyczących kontroli stosowania się do takiej uchwały. Ponadto należałoby rozważyć, czy przepis ten znajduje się we właściwym akcie normatywnym. Wydaje się bowiem, że przepis o takim charakterze powinien znajdować się raczej w Prawie ochrony środowiska.

7. Bardzo pozytywnie należy ocenić proponowane zmiany w ustawie – Prawo energetyczne, w zakresie – szeroko rozumianych – instalacji zarządzania popytem

⁴ Dz. U. z 2017 r., poz. 519, z późn. zm.



na energię elektryczną (ang. Demand Side Management, DSM). Regulacje te mają obejmować w szczególności:

- zwolnienie z opłaty za przyłączenie do sieci instalacji DSM (tj. np. magazynu energii lub punktu ładowania pojazdu elektrycznego);
- obowiązek zakupu przez operatora systemu dystrybucyjnego energii elektrycznej w pierwszej kolejności z instalacji DSM; oraz
- zwolnienie z obowiązku uzyskania koncesji na wprowadzanie energii elektrycznej do sieci z magazynu energii o mocy do 1 MW.

Należy jednak zauważyć, że te bardzo potrzebne (zwłaszcza w kontekście dalszej i lepszej integracji zmiennych źródeł OZE w Krajowym Systemie Elektroenergetycznym) przepisy wymagają odpowiedniego doprecyzowania, w szczególności w zakresie zasad zakupu przez OSD energii elektrycznej z instalacji zarządzania popytem oraz uregulowania kwestii związanych z koncesjonowaniem magazynów energii (uwaga dotyczy instalacji o mocy powyżej 1 MW).