

Aleksandra KURZEMPA

ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI – CO TAK NAPRAWDĘ OZNACZA?

Niniejszy artykuł przybliży problematykę związaną z nadchodzącymi zmianami w obszarze rozwoju elektromobilności, jakie zostaną wprowadzone w związku z realizacją Planu Rozwoju Elektromobilności, który to stanowi swoistą implikację realizacji polityki unijnej opartej na dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Autorka wskazuje jakie zasadnicze cele ma rozwój elektromobilności w Polsce oraz jakie rozwiązania muszą być wdrożone dla zapewnienia prawidłowej realizacji polityki państwa na tym gruncie. Poprzez przedstawienie założeń przyjętych na szczelnie rządowym, przez zaprezentowanie aktualnie funkcjonujących rozwiązań o charakterze formalnoprawnym, opisuje działania jakie mogą być podejmowane.

WSTĘP

Wzrastająca świadomość ekologiczna, postęp technologiczny oraz wzrost ceny ropy doprowadziły do odrodzenia projektu elektrycznego auta. Kamieniem milowym było wprowadzenie na rynek w 2008 r. Tesli Roadster – pierwszego masowo produkowanego samochodu elektrycznego. Od tamtego momentu liczba pojazdów elektrycznych ciągle rośnie. W 2015 r. została przekroczona bariera miliona zarejestrowanych samochodów na prąd, w tym ok. 750 tys. aut jeżdżących wyłącznie na baterie. Zgodnie z szacunkami Międzynarodowej Agencji Energii liczba nowych samochodów elektrycznych będzie rosła w coraz szybszym tempie. Do 2020 r. na całym świecie będzie ich niemal 20 mln, do 2025 r. – 60 mln, a do 2030 r. – 150 mln.¹

Jednak wciąż tylko w siedmiu krajach udział pojazdów elektrycznych przekracza 1 proc. (w tym w Norwegii, gdzie niemal co czwarty sprzedawany w 2015 r. samochód był elektryczny), 90 proc. światowej sprzedaży aut elektrycznych przypada jedynie na osiem państw, a udział samochodów elektrycznych w nowych rejestracjach to jedynie 0,1, proc.²

Analizując światowe statystyki tempa przyrostu pojazdów elektrycznych i zdając sobie sprawę z unijnych wymogów dotyczących powietrza, można jednoznacznie stwierdzić, iż Polskę, podobnie jak inne państwa europejskie, czeka epoka elektryczności w motoryzacji. Wychodząc naprzeciw tym trendom i postępując zgodnie z wytycznymi Unii Europejskiej został przygotowany Plan Rozwoju Elektromobilności. Program stanowi egemplifikację działań Unii Europejskiej zmierzających do popularyzacji elektromobilności i paliw alternatywnych w państwach członkowskich.

W 2016 r. w Polsce zarejestrowano zaledwie 556 pojazdów z napędem elektrycznym. Jednakże polski rząd ma ambitne plany, by po drogach poruszało się ich znacznie więcej. Zasadne zdaje się być, dla osiągnięcia tego celu, wprowadzenie Planu Rozwoju Elektromobilności, który zorientowany jest na wspomnienie systemu elektromobilności i zwiększenie zastosowania innych paliw alternatywnych. Przedmiotowy Plan określa rudymtarne ramy o charakterze formalnoprawnym dla rozwoju elektromobilności stanowiąc

jednocześnie swoistą busołą w całym procesie elektryfikacji transportu.



Zdj.1. Pojazd elektryczny wykorzystany jako taksówka, źródło: www.krakow.wyborcza.pl

1. ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE ELEKTROMOBILNOŚCI

Rozwój elektromobilności stanowi jeden z kluczowych elementów Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). Dokument ten to nic innego jak operacjonalizacja tzw. Planu Morawieckiego³, w którym została sformułowana nowa wizja i model rozwoju kraju będące odpowiedzią na wyzwania stojące przed polską gospodarką.⁴

W Programie Rozwoju Elektromobilności zostały określone wielopłaszczyznowe cele, jakie ma przynieść Polsce rozwój elektromobilności: wsparcie rozwoju ekosystemu elektromobilności (poprzez m. in. zdefiniowanie granic rozwoju nowego systemu gospodarczego), zwiększenie popytu na inne paliwa alternatywne (np. gaz ziemny LNG i CNG), przyniesienie korzyści dla transportu publicznego, innowacyjnych przedsiębiorców, budujących infrastrukturę, producentów pojazdów, a przede wszystkim samych kierowców. W realizację tak obszernego projektu zaangażowany jest szereg instytucji zarówno o charakterze centralnym jak i samorzą-

¹ Polityka Insight, Research, Cicha rewolucja w energetyce, Elektromobilność w Polsce, str.1

² Tamże, str. 1,

³ Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju zwyczajowo również bywa określana jako Plan Morawieckiego,

⁴ Zob. szerzej: Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju,

dowym – począwszy od Ministra Przedsiębiorczości i Technologii, Ministra Rozwoju i Inwestycji, Ministra Finansów, przez Polski Fundusz Rozwoju, Polska Agencje Rozwoju Przemysłu po samorządy na każdym szczeblu.

Działania w tym zakresie opierają się na szeregu dokumentów strategicznych, stanowiącymi formalne podstawy do podejmowania jakichkolwiek działań przez organy lub podmioty prywatne. Kluczowymi zdają się być właśnie Plan Rozwoju Elektromobilności „Energia do przyszłości”, Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317) – dalej: ustawa o elektromobilności, ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i paliwach ciekłych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2290) powołująca Fundusz Niskoemisyjnego Transportu. Plan Rozwoju elektromobilności określa korzyści związane z upowszechnieniem stosowania pojazdów elektrycznych oraz identyfikuje potencjał gospodarczy, a także przemysłowego obszaru. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych implementują regulacje europejskie dotyczące m.in. warunków budowy infrastruktury dla paliw alternatywnych w 32 polskich aglomeracjach. Z kolei Fundusz Niskoemisyjnego Transportu ma za zadanie wspieranie rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych oraz tworzenie rynku pojazdów na te paliwa. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych wdraża szereg rozwiązań stanowiących punkt zwrotny dla samej elektromobilności w Polsce.



Zdj. 2. Pojazd elektryczny podczas ładowania, źródło: www.green-projects.pl

Wszystkie powyższe regulacje w swych założeniach posiadają wspólny mianownik, jakim jest podjęcie działań przez sektor publiczny skutkujących zwiększeniem świadomości potencjalnych użytkowników pojazdów elektrycznych. Zamierzają także zaktywizować producentów w segmencie elektromobilności, jak również dostosować sieć energetyczną.

Przez podjęte przez siebie działania rząd chce osiągnąć konkretne mierzalne rezultaty określone w dwóch przedziałach czasowych:

- 1) W 2020 r. w 32 aglomeracjach
- a) w segmencie pojazdów napędzanych energią elektryczną:
 - po drogach poruszać się będzie 50 tys. pojazdów,
 - powstanie 6 tys. punktów o normalnej mocy ładowania oraz
 - 400 punktów o dużej mocy ładowania,
- b) w segmencie aut napędzanych gazem ziemnym w postaci CNG:
 - po drogach poruszać się będzie 3 tys. pojazdów oraz

- powstanie 70 punktów ładowania.⁵
- 2) W 2025 r. na poziomie ogólnopolskim:
 - a) w segmencie aut napędzanych energią elektryczną:
 - po drogach poruszać się będzie 1 mln pojazdów elektrycznych,
 - b) w segmencie aut napędzanych gazem ziemnym w postaci CNG:
 - po drogach poruszać się będzie 54 tys. pojazdów,
 - będą dostępne 32 punkty ładowania wzdłuż sieci bazowej TEN-T,
 - c) w segmencie aut zasilanych aut zasilanych LNG:
 - po drogach poruszać się będzie 3 tys. pojazdów,
 - powstanie 14 punktów tankowania LNG w portach: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście.⁶

Nadto, stworzone zostaną instrumenty finansowania dla taborów transportu publicznego, zbudowanych z pojazdów zasilanych prądem. Obecnie po ulicach 5 polskich miast (Warszawa, Kraków, Inowrocław, Jaworzno, Lublin) porusza się 31 elektrycznych autobusów.

Zgodnie z deklaracjami podmiotów odpowiedzialnych za realizację Planu, rozwój elektromobilności zwiększy również polskie bezpieczeństwo energetyczne i wywrze pozytywne skutki na PKB. Do 2030 r. sama elektryfikacja transportu przyczyni się do stworzenia około 50,8 tys. nowych miejsc pracy i wzrostu polskiej gospodarki o 0,3 proc, a w dłuższej perspektywie do 2050 r. ten wzrost może osiągnąć nawet 1,1 proc.⁷

Rozwój elektromobilności, zgodnie z przyjętymi szacunkami, nie pozostanie bez znaczenia dla poprawy jakości powietrza. Najbardziej ambitne scenariusze rozwoju tego rynku pozwalają oszacować, że do 2050 r. emisja pyłów związana z użytkowaniem silnikowych samochodów osobowych mogłaby obniżyć się o 90 proc., a emisja dwutlenku węgla zostałaby w znacznym stopniu zredukowana.⁸

Co istotne program ten w swych założeniach dąży także do tego, by zagwarantować konkurencyjność rodzimych rozwiązań na poziomie tak wysokim, że Polska uplasuje się w czołówce na rynku elektromobilności.

2. USTAWA O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH

Ustawa o elektromobilności zdaje się stanowić flagową regulację w zakresie intensyfikacji samej elektromobilności. To właśnie ten akt prawny wprowadza najistotniejsze definicje legalne, a także normuje funkcjonowanie kluczowych instytucji na tym polu. Ustawa ta stanowi swoiste koło zamachowe dla podejmowania faktycznych działań zmierzających do założeń przyjętych przez państwo. Jednakże na podstawie przepisów zawartych w tym akcie prawnym działania mogą podejmować już nie tylko regulatorzy, ale i podmioty prywatne.

Przedmiotowy akt prawny nadaje rozwojowi elektromobilności szczególny charakter. Otóż budowa i utrzymanie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz przedsięwzięcia niezbędne do przyłączania do sieci punktów ładowania stanowiących element tej infrastruktury, polegające w szczególności na modernizacji, rozbudowie albo budowie sieci, są celem publicznym

⁵ www.me.gov.pl,

⁶ Tamże,

⁷ Raport Cambridge Econometrics i Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych „Napędzamy Polską Przyszłość”,

⁸ www.rynekinfrastruktury.pl

w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2018 r. poz. 121 i 50).⁹

Bezsprzecznym novum, jakie wprowadza ustawa o elektromobilności, stanowi sama definicja pojazdu elektrycznego. Zgodnie z brzmieniem art. 2 pkt 12 tej ustawy pojazd elektryczny to pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106 i 138), wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania.

Analizowany akt prawny określa budowę sieci bazowej infrastruktury dla paliw alternatywnych w aglomeracjach miejskich, na obszarach gęsto zaludnionych oraz wzdłuż dróg należących do transeuropejskich korytarzy transportowych. Rozbudowa sieci bazowej pozwoli na swobodne przemieszczanie się samochodów wykorzystujących paliwa alternatywne – bez obawy braku możliwości doładowania. W ustawie w sposób transparentny wskazano zasady rozmieszczenia, rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystywania paliw alternatywnych w transporcie, w tym wymagania techniczne dla niej oraz zasady rozwoju infrastruktury ładowania dla drogowego transportu publicznego. Kwestiom tym został poświęcony cały rozdział ustawy o elektromobilności pt. „Zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych”. Rozdział ten kompletnie definiuje ścieżkę rozwoju i budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji tankowania gazu ziemnego. Wskazano również podmioty odpowiedzialne za budowę i zarządzanie stacjami ładowania i stacjami gazu ziemnego. Ustawa zakłada odrębną ścieżkę tworzenia infrastruktury przeznaczonej do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

Ustawa o elektromobilności wprowadza nowy rodzaj działalności gospodarczej, jakim jest ładowanie pojazdów. Stanowi to rezultat wprowadzenia nowej definicji legalnej, jaką „ładowanie” – rozumiane jako pobór energii elektrycznej przez pojazd elektryczny, pojazd hybrydowy, autobus zeroemisyjny, pojazd silnikowy niebędący pojazdem elektrycznym, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106 i 138) – realizowany na potrzeby napędu tego pojazdu. Ładowanie pojazdów elektrycznych to nowy rodzaj działalności gospodarczej – usługa ładowania nie stanowi sprzedaży energii elektrycznej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, z późn. zm.) i dlatego nie będzie wymagała koncesji. Usługa ładowania zapewni jednak odpłatne ładowanie pojazdów w ogólnodostępnej stacji ładowania.

Zgodnie z celami określonymi przez organy administracji publicznej, pierwszy etap rozwoju stacji ładowania energią elektryczną przypadnie na lata 2018 i 2019. Infrastruktura w tym okresie powinna rozwijać się na zasadach rynkowych, z dofinansowaniem ze środków publicznych. Jeśli do końca 2019 r. nie zostanie osiągnięta liczba stacji ładowania w gminach spełniających warunki określone w ustawie, to wtedy gmina będzie musiała opracować plan rozwoju brakującej infrastruktury do ładowania pojazdów, a za budowę na jej obszarze brakujących stacji ładowania będzie odpowiadał operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego. Z kolei operator systemu dystrybucyjnego gazowego będzie musiał przygotować program budowy stacji gazu ziemnego oraz przedsięwzięć dotyczących modernizacji i rozbudowy oraz przyłączenia tych stacji do sieci. Operator ten będzie również musiał przybudować stacje gazu ziem-

nego wskazane w programie budowy. Program ten ma być sporządzony wyłącznie dla gminy, której liczba mieszkańców wynosi co najmniej 100 tys., i w której zarejestrowano co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych, zaś 400 pojazdów samochodowych przypada na 1000 mieszkańców w tej gminie.

Zostały sprecyzowane również obowiązki podmiotów publicznych w związku z rozwojem. Ustawa o elektromobilności nakłada na Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązek przygotowywania planu lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania i stacji gazu ziemnego wzdłuż pozostających w jego zarządzie dróg sieci bazowej TEN-T na okres nie krótszy niż 5 lat.¹⁰ Zgodnie z brzmieniem nowych przepisów, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad przygotowuje plan po raz pierwszy w ciągu 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy (powinien być sporządzony do końca lipca 2018 r.). Zmiany dotyczą również organów o charakterze centralnym, naczelnym oraz jednostek samorządu publicznego. Zgodnie z treścią art. 34 ust. 1 ustawy o elektromobilności naczelnie i centralne organy administracji państwowej zapewniają, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym je urzędzie lub instytucji gospodarki budżetowej lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób był równy lub wyższy niż 50% liczby użytkowanych pojazdów. Tożsama konstrukcja przepisów dotyczy również jednostek samorządu terytorialnego. Bowiemy w myśl art. 35 ust. 1 analizowanej ustawy jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie był równy lub wyższy niż 30% liczby użytkowanych pojazdów.



Zdj. 3. Autobus elektryczny, źródło: www.spidersweb.pl

Przedmiotowy akt prawny zawiera również formalnoprawne podstawy dla obowiązku informowania konsumentów o paliwach alternatywnych, a także oznakowania dystrybutorów i pojazdów. Na mocy przepisów ustawy o elektromobilności utworzona została Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych, który będzie identyfikował użytkowników pojazdów elektrycznych, jak również gromadził dane o punktach ładowania i stacjach tankowania.¹¹ To rejestr publiczny, prowadzi (przy użyciu systemu teleinformatycznego) prezes Urzędu Dozoru Technicznego. Ma zapewniać użytkownikom pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym informacje ułatwiające korzystanie z tych pojazdów (np. o cenach paliwa alternatywnego).

Na podstawie nowych przepisów gminy będą mogły wprowadzić strefy czystego transportu, po których mogłyby się poruszać wyłącznie pojazdy elektryczne, napędzane wodorem oraz napędza-

⁹ Art. 11 ustawy z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317),

¹⁰ Tamże, art. 32 ust. 1,

¹¹ Tamże, art. 69 i nast.,

ne gazem ziemnym.¹² Wprowadzenie stref nie będzie obligatoryjne, ale może ułatwić samorządom walkę z zanieczyszczeniem powietrza w miastach. Za wjazd do strefy czystego transportu użytkownicy pojazdów samochodowych spalinowych będą ponosić opłaty. Opłaty te będą dochodem gminy. Obszar takiej strefy zostanie oznaczony znakami drogowymi. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu (bez względu na czas jaki pojazd będzie w niej przebywał) nie będzie mogła przekroczyć 30 zł dziennie. Rada gminy będzie mogła też zwolnić z przyjętych ograniczeń dotyczących wjazdu do strefy czystego transportu. Każda osoba, która nie będzie przestrzegać ograniczeń w dostępie do strefy czystego transportu, może zostać ukarana grzywną do 500 zł. Strefy czystego transportu będą obowiązywały całą dobę.

Omawiane zmiany posiadają szereg zachęt dla użytkowników pojazdów elektrycznych. Dla pojazdów elektrycznych można dokonywać odpisów amortyzacyjnych do kwoty 30 tys. Euro. Dla posiadaczy pojazdów elektrycznych przewidziane są również bezterminowe preferencje w zakresie podatku akcyzowego – całkowite zwolnienie z niego.¹³ Ponadto kierowca samochodu elektrycznego przez jakiś czas będzie uprzywilejowany, bowiem będzie posiadał możliwość korzystania z buspasów do końca 2025 r. i otrzyma możliwość bezpłatnego parkowania w strefach płatnego parkowania.

PODSUMOWANIE

Unijna promocja elektromobilności może stać się dla polskiej energetyki i całej krajowej gospodarki odskocznią, która poprowadzi w elekcie końcowym na wyższy szczebel rozwoju przemysłowego. Jednakże należy również mieć na uwadze, iż rozwój elektromobilności to przede wszystkim znaczący działania synergiczne. W tym przypadku konieczne jest prowadzenie wielowymiarowego dyskursu pomiędzy centralnymi organami administracji rządowej, jednostkami samorządu terytorialnego i sektorem pozarządowym, w tym także środowiskiem biznesowym. Zatem bezsprzecznie można stwierdzić, że dla popularyzacji pojazdów elektrycznych w Polsce i osiągnięcia wszelkich założeń na tym polu, obligatoryjna jest ścisła współpraca umożliwiająca identyfikowanie i szybkie rozwiązywanie problemów rynku elektrycznego. Światowy rynek samochodów elektrycznych jest tak niewielki, że Polska ma nadal szansę osiągnąć pozycję lidera. Konkludując, elektromobilność to duże wyzwanie, a za razem szansa, która wymaga dużego nakładu pracy.

BIBLIOGRAFIA

Ustawa z dnia 18 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

2. Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i paliwach ciekłych.
3. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne.
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
5. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.
6. Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.
7. Uzasadnienie oraz Ocena Skutków Regulacji załączone do projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.
8. Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Strategia na rzecz Odpowiedzianego Rozwoju.
9. Ministerstwo Energii, Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce.
10. Ministerstwo Energii, Krajowe Ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.
11. Raport Cambridge Econometrics i Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych „Napędzamy Polską Przyszłość”.
12. Polityka Insight, Research, Cicha rewolucja w energetyce, Elektromobilność w Polsce.
13. www.premier.gov.pl
14. www.green-projects.pl
15. www.spidersweb.pl
16. www.kraków.wyborcza.pl
17. www.me.gov.pl
18. www.rynekinfstryktury.pl

Electromobility – what does it mean?

The article introduces issues related to approaching revision of development of electromobility connected with which will be introduced in connection with the implementation of the Electromobility Development Plan. Electromobility Development Plan is a kind of implementation of EU policy based on the directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure.

The author indicates primary targets and solutions which should be used to ensure the proper implementation of the state policy. The author presents the goals of the government, currently functioning solutions of a formal-legal nature and describes the actions that can be taken.

Autorzy:

mgr Aleksandra Kurzempa, aplikant radcowski Okręgowa Izba Radców Prawnych w Warszawie, Transportowy Dozór Techniczny.

JEL: Q01 DOI: 10.24136/atest.2018.197

Data zgłoszenia: 2018.05.25 Data akceptacji: 2018.06.15

¹² Tamże, art. 39 – 40,

¹³ Tamże art. 58, zmiana dotyczy ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz.U. z 2017 r., poz. 43, 60, 937 i 221),