

Patrycja Nowakowska,

Adwokat - Senior Associate, Zespół Energetyki, Kancelaria Kubas Kos Gałkowski

Marek Malciak,

Adwokat - Senior Associate, Zespół Energetyki, Kancelaria Kubas Kos Gałkowski

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych

- projektowana zmiana w zakresie uchylenia tzw. mechanizmu interwencyjnego (wdrożenie Dyrektywy 2019/944)

W elektromobilności szykuje się niemała rewolucja. Na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w listopadzie 2020 r. zamieszczono projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw¹. Projekt ten wprowadza szereg zmian do ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych („u.o.e.”). Jednym z jego celów jest implementacja do polskiego porządku prawnego dyrektywy 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającej dyrektywę 2012/27/UE² („Dyrektywa”).

■ Uwagi ogólne

Projekt w ramach prac RCL obecnie znajduje się w Komisji Prawniczej. Aktualna treść projektu, po kolejnych etapach konsultacji, została opublikowana w dniu 28 czerwca 2021 r., przy czym obradująca w dniach 19-22 lipca 2021 r. Komisja Prawnicza (przy udziale przedstawicieli odpowiednich ministerstw i urzędów), wprowadziła do niego kolejne redakcyjno-legislacyjne poprawki. Aktualnie wnio-

skodawca (tj. Minister Klimatu i Środowiska) ma opracować omawiany projekt tekstu ustawy, w wersji uwzględniającej ustalenia podjęte na posiedzeniu Komisji Prawniczej w dniach 19-22 lipca 2021 r. oraz dokonać odpowiednich korekt w uzasadnieniu do projektu, OSR i tabeli zgodności.

Przebieg prac nad projektem ustawy jest dość dynamiczny, bowiem pomiędzy projektem początkowym (z listopada 2020 r.), a aktualnym lipcowym

(już po poprawkach Komisji Prawniczej), publikowanych było kilka innych jeszcze wersji tego dokumentu. W niniejszym artykule skomentowane zostanie aktualne brzmienie procedowanej nowelizacji, tj. uwzględniające zmiany Komisji Prawniczej, przed ich „opracowaniem” przez Ministra Klimatu i Środowiska (według stanu na dzień 6 sierpnia 2021 r.), a więc niejako jeszcze wersja robocza kolejnego już projektu. Projekt znajduje się jednak wciąż w fazie prac legislacyjnych, któ-



fot. Jenny Ueberberg on Unsplash

Analiza motywów oraz przepisów Dyrektywy prowadzi do wniosku, że prawodawca unijny zakłada istotną rolę elektromobilności w dekarbonizacji sektora transportu oraz zmniejszenia emisji w tym sektorze

re z uwagi na ilość i wagę zmian trwają już kilka miesięcy. Droga projektu do Sejmu RP ma przed sobą jeszcze kilka etapów (w tym Stały Komitet Rady Ministrów i przyjęcie go przez samą Radę Ministrów), a i na etapie prac parlamentarnych wiele przecież może się zmienić. Na ten moment nie wiadomo zatem jaki będzie ostateczny kształt przepisów, ani też nie jest nawet znany przybliżony termin ich wejścia w życie.

Kluczowe z perspektywy tematu niniejszego opracowania jest to, że aktualne brzmienie projektu ustawy nowelizującej u.o.e. zakłada całkowite wygaszenie mechanizmu tzw. interwencyjnego budowania ogólnodostępnych stacji ładowania przez Operatorów Systemów Dystrybucyjnych („OSD”).

Jedyną obecnie pewną kwestią - z uwagi na jednoznaczne brzmienie przepisów Dyrektywy w tym zakresie - jest fakt, że docelowo OSD nie będą mo-

gli być właścicielami ogólnodostępnych stacji ładowania, nie będą mogli budować, obsługiwać ani zarządzać nimi, co wynika z brzmienia art. 33 ust. 2 Dyrektywy. Nie ma jednak obecnie pewności jak brzmień będą przepisy przejściowe implementujące Dyrektywę w ostatecznie ustalonym projekcie ustawy nowelizującej. Zwłaszcza, że już w ramach kolejnych wersji projektu nowelizacji u.o.e. zmianie ulegał kluczowy przepis przejściowy dotyczący możliwości dokończenia realizacji przez OSD rozpoczętych inwestycji ogólnodostępnych stacji ładowania. Chodzi tu o projekt art. 18 ustawy nowelizującej u.o.e. (według projektu z 28 czerwca 2021 r.), który po pracach Komisji Prawniczej - w zmienionym kształcie - na ten moment jest art. 19 procedowanej noweli. Omawiany przepis przejściowy zezwala Operatorom na dokończenie niektórych inwestycji, o czym szerzej w dalszej części. Zdaniem au-

torów taki kształt nowelizacji może nie rozwiązywać w sposób kompleksowy wszelkich kwestii inwestycji wszczętych, które nie będą mogły być dokończone, zwłaszcza w zakresie podjętych już zobowiązań wobec kontrahentów oraz poniesionych już na te inwestycje kosztów.

■ Aktualny stan prawny - tzw. mechanizm interwencyjny

W obecnym brzmieniu przepisy u.o.e. nakładają na OSD obowiązek budowy ogólnodostępnych stacji ładowania wskazanych w planie budowy ogólnodostępnych stacji ładowania wedle właściwości wynikającej z lokalizacji tej stacji, co wynika z art. 64 ust. 1 u.o.e.

Ustawa w art. 60 u.o.e. wyznacza także minimalne progi dotyczące ilości punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach na terenie wybranych gmin za-

instalowanych do dnia 31 marca 2021 r. Dla poszczególnych gmin przy udziale wójtów, burmistrzów lub prezydentów miast sporządzany jest raport dotyczący punktów ładowania na ich obszarze za instalowanych w ogólnodostępnych stacjach (art. 61 u.o.e.). W oparciu o ustalenia tego raportu, jeżeli wynika z niego, że minimalne progi nie są jeszcze osiągnięte, sporządzany jest plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, tak aby osiągnięte zostały minimalne progi wskazane w tym przepisie.

Założenia obowiązującej obecnie ustawy są bowiem takie, że progi ilościowe punktów ładowania określone w art. 60 u.o.e., także przy uzupełniającym wsparciu OSD, miały być osiągnięte do dnia 31 marca 2021 r. Termin ten określony w u.o.e. pierwotnie oznaczony został na 31 grudnia 2020 r. (zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych), a przedłużony został do 31 marca 2021 r. ze względu na okoliczności związane z pandemią COVID-19.

Na mocy art. 62 ust. 4-6 u.o.e. OSD uczestniczą w uzgadnianiu planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, który następnie uchwalany jest przez radę gminy. Jak wskazuje się w doktrynie, rola ta sprowadza się do oceny warunków technicznych i ekonomicznych przyłączenia do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.³ Swoje stanowisko OSD przedstawiają w ramach programu przyłączenia ogólnodostępnych stacji ładowania przewidzianych w projekcie planu do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

Naruszenie obowiązku budowania ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z art. 64 ust. 1 obwarowane jest karą pieniężną nakładaną przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (art. 45 ust. 1 pkt 12 i art. 45 ust. 2 pkt 5 u.o.e.). Ponadto zgodnie z brzmieniem art. 64 ust. 2 u.o.e.: koszty budowy ogólnodostępnych stacji ładowania ponoszone przez operatora systemu dystrybucyjnego

elektroenergetycznego, o których mowa w ust. 1, są zaliczane do kosztów uzasadnionych, a więc w konsekwencji mogą zostać uwzględnione w taryfach tych operatorów. Mechanizm ten ma na celu zapewnienie OSD zwrotu środków zainwestowanych w realizację ustawowego obowiązku budowy ogólnodostępnych stacji ładowania.

■ Projektowana nowelizacja u.o.e. i jej skutki

Projektowana nowelizacja stanowi implementację do polskiego porządku prawnego Dyrektywy. Źródłem zmian w zakresie obowiązków OSD jest art. 33 Dyrektywy. Zamierzeniem ustawodawcy unijnego w zakresie rozwoju elektromobilności jest nade wszystko zapewnienie przez państwa członkowskie niezbędnych ram regulacyjnych ułatwiających przyłączenie publicznie dostępnych i prywatnych punktów ładowania do sieci dystrybucyjnych. Cel ma zostać osiągnięty poprzez zapewnienie, że OSD będą współpracowali na niedyskryminacyjnych warunkach z wszelkimi przedsiębiorstwami będącymi właścicielami punktów ładowania pojazdów elektrycznych, tworzącymi lub obsługującymi takie punkty, lub nimi zarządzającymi, w tym w odniesieniu do przyłączenia do sieci. Zgodnie z art. 33 ust. 2 Dyrektywy: „Operatorzy systemów dystrybucyjnych nie mogą być właścicielami, tworzyć ani obsługiwać punktów ładowania pojazdów elektrycznych, ani zarządzać takimi punktami, z wyjątkiem przypadków gdy operatorzy systemów dystrybucyjnych są właścicielami prywatnych punktów ładowania wyłącznie na własny użytek”. Analiza motywów oraz przepisów Dyrektywy prowadzi do wniosku, że prawodawca unijny zakłada istotną rolę elektromobilności w dekarbonizacji sektora transportu oraz zmniejszenia emisji w tym sektorze. Ponadto, wdrażanie i rozwój elektromobilności stanowią ważny element transformacji energetyki na rynku wewnętrznym. Osiągnąć te

cele można jedynie poprzez niedyskryminacyjne mechanizmy rynkowe.

W myśl omawianej nowelizacji, w u.o.e. znaleźć ma się nowy art. 3a. Zgodnie z proponowanym brzmieniem przepisu (ust. 1) OSD nie może być właścicielem, operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania lub dostawcą usługi ładowania. Ustęp 2 tego projektowanego przepisu przewiduje wyjątek od tak określonej reguły, tzn. umożliwi operatorowi pozostanie właścicielem ogólnodostępnej stacji ładowania po łącznym spełnieniu stosownych wymagań. Mianowicie, stosownie do projektowanego art. 3a ust. 2 u.o.e., OSD może pozostać właścicielem ogólnodostępnej stacji ładowania, jeśli:

- w celu sprzedaży ogólnodostępnej stacji ładowania przeprowadził otwarty, przejrzysty i niedyskryminacyjny przetarg:
 - którego ogólne warunki, na wniosek tego operatora, zostały zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, w drodze decyzji,
 - w wyniku którego, nie została zawarta umowa sprzedaży tej stacji, w szczególności z uwagi na brak możliwości zapewnienia świadczenia usług ładowania niezwłocznie po nabyciu tej stacji i po rynkowych cenach;
- podejmuje działania w celu zapewnienia, że w ogólnodostępnej stacji ładowania, której jest właścicielem, operator tej stacji realizuje obowiązek zapewnienia dostawcom usług ładowania, w oparciu o umowę zawartą na zasadach rynkowych, dostępu do ogólnodostępnej stacji ładowania.

Jednocześnie, nowelizacja u.o.e. w projektowanym art. 3b nakłada na Prezesa URE obowiązek przeprowadzania konsultacji rynkowych celem ustalenia, czy istnieją podmioty zainteresowane nabyciem ogólnodostępnej stacji ładowania, której właścicielem zgodnie z projektowanym art. 3a ust. 2 u.o.e., jest operator systemu dystrybucyjnego



foto: Michael Fousert on Unsplash

Aktualne brzmienie projektu ustawy nowelizującej u.o.e. zakłada całkowite wygaszenie mechanizmu tzw. interwencyjnego budowania ogólnodostępnych stacji ładowania przez Operatorów Systemów Dystrybucyjnych („OSD”)

go elektroenergetycznego. Konsultacje mają odbywać się przynajmniej raz na 5 lat. W razie zgłoszenia się podmiotu zainteresowanego nabyciem ogólnodostępnej stacji ładowania od OSD w ramach opisanej procedury, Prezes URE wyda decyzję, w której zobowiąże OSD do przeprowadzenia, w terminie 12 miesięcy od dnia wydania decyzji, przetargu na sprzedaż tej stacji.

Dopełnieniem docelowego mechanizmu przetargowej sprzedaży ogólnodostępnych stacji ładowania przez OSD jest zakaz nabywania ogólnodostępnej

stacji ładowania należącej do OSD przez innego OSD (projektowany art. 3c u.o.e.). Dzięki temu w pełni zostaną zrealizowane założenia leżące u podstaw Dyrektywy.

Powyższe odzwierciedla uzasadnienie do projektu ustawy nowelizującej u.o.e.: „Zgodnie z art. 33 dyrektywy 2019/944 określone zostały zasady utrzymywania przez OSD własności ogólnodostępnych stacji ładowania. Co do zasady, zgodnie z przepisami dyrektywy, OSD nie może być właścicielem, posiadać ani budować stacji ładowa-

nia pojazdów. Ma to na celu uniknięcie sytuacji, w której OSD wykorzystaloby swoją uprzywilejowaną sytuację i rozwijał sieć dystrybucyjną w ten sposób, aby tylko należące do niego stacje były przyłączane do sieci. Wyjątkiem są stacje wykorzystywane przez operatora systemu dystrybucyjnego wyłącznie do użytku własnego. Dyrektywa przewiduje jednak procedurę, której zastosowanie umożliwi OSD, w drodze wyjątku, nabycie własności stacji ładowania lub jej budowę lub eksploatację. Pozostawia jednak państwu członkowskiemu swo-

bodę w zakresie jej wdrożenia. Biorąc pod uwagę realia krajowe rynku stacji ładowania oraz określony w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne zakaz prowadzenia przez OSD działalności innej niż dystrybucyjna, zdecydowano się na wprowadzenie przewidzianych przez dyrektywę odstępstw ale jedynie w zakresie własności istniejących (wybudowanych przed wejściem w życie przepisów) ogólnodostępnych stacji ładowania (na co wskazywać ma sformułowanie „pozostać właścicielem” zamiast „nabyć własność”) rezygnując jednocześnie z umożliwienia OSD prowadzenia działalności operatora lub dostawcy. Zgodnie z projektowanym art. 3a OSD, aby pozostać właścicielem ogólnodostępnych stacji ładowania, musi spełnić łącznie warunki określone w pkt 1-5. Kluczowym elementem projektowanej procedury jest

Zgodnie z art. 19 projektowanej ustawy w aktualnym brzmieniu na dzień 6 sierpnia 2021 r.: „Do budowy ogólnodostępnej stacji ładowania rozpoczętej i nieoddanej do eksploatacji do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy oraz do budowy nierozpoczętej do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, a której termin wybudowania i przyłączenia zgodnie z programem przyłączania, o którym mowa w art. 62 ust. 11 ustawy zmienianej w art. 1, został wyznaczony na koniec drugiego kwartału 2021 r., stosuje się przepis art. 64, art. 65 i art. 67 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, nie dłużej jednak niż przez okres...” Na dzień 6 sierpnia 2021 r. końcowy okres nie został jeszcze przesądzony.

dzonych w trybie mechanizmu interwencyjnego. Obecnie jednak termin ten nie jest znany i będzie przedmiotem ustalenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.

Dla możliwości prowadzenia inwestycji w trybie art. 64 u.o.e. (co do zasady uchylanego przez omawianą nowelizację) istotna jest data uwzględniona w programie przyłączania, a nie data rzeczywistego wybudowania i przyłączenia stacji. Wskazać należy, że względem projektu pierwotnego ustawy nowelizującej u.o.e. (z listopada 2020 r.) termin uległ wydłużeniu do końca drugiego kwartału 2021 r. (pierwotnie zakładano, że będzie to 31 marca 2021 r.). *Novum* w analizowanym projekcie (względem wcześniejszych wersji) jest możliwość ukończenia budów ogólnodostępnych stacji ładowania rozpoczętych i nieoddanych, niezależnie od tego jaki termin ich wybudowania i przyłączenia został przewidziany w programie przyłączania. Wszystkie powyżej opisane inwestycje będą mogły zostać ukończone, a poniesione w związku z nimi koszty uzasadnione w rozumieniu art. 3 pkt 21 Prawa energetycznego będą mogły zostać rozliczone w taryfie OSD na kolejny rok. Powyższe potwierdza uzasadnienie do projektu ustawy nowelizującej u.o.e.⁴

Jeszcze raz należy podkreślić, że z perspektywy OSD kluczowe jest w omawianym przepisie przejściowym zapewnienie stosowania art. 64 ust. 2 u.o.e. dla inwestycji będących w toku, który zapewnia Operatorom uwzględnienie w swojej taryfie kosztów uzasadnionych związanych z realizacją obowiązku określonego w art. 64 ust. 1 u.o.e.

Uwzględniając opisane cele oraz przepisy unijne i projektowane polskie, należy stwierdzić, że po wybudowaniu ogólnodostępnej stacji ładowania procedura z projektowanych art. 3a i 3b u.o.e. powinna zostać przeprowadzona. Wynika to również pośrednio z projektowanego art. 18 ust. 1 ustawy nowelizującej u.o.e. W efekcie oznacza to konieczność zbycia wybudowanych ogólnodostępnych stacji ładowania przez OSD, jednak tylko wtedy, gdy znajdzie się za-



(...) w zamierzeniu polskiego ustawodawcy mechanizm budowania ogólnodostępnych stacji ładowania przez OSD miał mieć charakter awaryjny, tymczasowy i subsydiarny wobec rynkowych metod

przeprowadzenie przetargu, na zatwierdzonych przez Prezesa URE warunkach. Należy również wyjaśnić, że słowo „przetarg” rozumiane jest w projekcie w jego najszerszym znaczeniu, zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego, jako jeden ze sposobów zawarcia umowy.”

Zgodnie z projektem, w celu zapewnienia komplementarności z brzmieniem art. 3a-3c u.o.e. oraz brzmieniem Dyrektywy, uchyleniu podlegać mają art. 64-66 u.o.e. W praktyce oznacza to, że - po wejściu w życie procedowanej nowelizacji u.o.e., z uwzględnieniem przepisu przejściowego (art. 19 projektu) - OSD nie będą już zobowiązani do budowania ogólnodostępnych stacji ładowania. W konsekwencji koszty budowy ponoszone przez Operatorów nie będą mogły być zaliczane do kosztów uzasadnionych, a więc i uwzględniane w kalkulacjach ich taryf.

Jednakże ustawodawca słusznie przewidział przepis intertemporalny.

Z powyższego wynika, że w założeniu kwestia inwestycji będących w toku została przez autora projektu dostrzeżona. Wydaje się (bowiem brzmienie przepisu intertemporalnego nadal budzi wątpliwości interpretacyjne), że budowa przez OSD wszelkich rozpoczętych i nieoddanych do eksploatacji do dnia wejścia w życie nowelizacji u.o.e. ogólnodostępnych stacji ładowania będzie mogła zostać ukończona. Nowelizacja zakłada również możliwość rozpoczęcia (nierozpoczętych do dnia wejścia w życie) budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, które zgodnie z programem przyłączania (art. 62 ust. 11 u.o.e.) miały zostać wybudowane (ukończone) i przyłączone do końca drugiego kwartału 2021 r., a więc do dnia 30 czerwca 2021 r. Końcowy fragment art. 19 projektu ustawy nowelizującej u.o.e. zakłada jednak, że w każdym wypadku przewidziany zostanie końcowy termin ukończenia wszystkich inwestycji prowa-

interesowany podmiot w ramach otwartego, przejrzystego i niedyskryminacyjnego przetargu.

Naturalną konsekwencją uchynienia art. 64 u.o.e. przez komentowaną nowelizację jest uchynienie art. 45 ust. 1 pkt 12 u.o.e., a więc przepisu stanowiącego podstawę do nałożenia kary finansowej przez Prezesa URE za brak budowania ogólnodostępnych stacji ładowania w trybie mechanizmu interwencyjnego.

Ustawa nowelizująca u.o.e. będąca przedmiotem tego opracowania co do zasady wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia w Dzienniku Ustaw RP.

■ Podsumowanie

Nowelizacja u.o.e. jest konieczna z uwagi na brzmienie Dyrektywy i termin jej transpozycji do polskiego prawa, który upłynął 31 grudnia 2020 r. Generalnie istotny, negatywny wpływ na tempo osiągnięcia minimalnej liczba punktów ładowania określonej w art. 62 ust. 1 u.o.e. miała bez wątpienia pandemia COVID-19.

Należy przy tym zwrócić uwagę, że charakter samego obowiązku budowania ogólnodostępnych stacji ładowania przez OSD miał w założeniu charakter tymczasowy. Art. 64 ust. 1 u.o.e. został umiejscowiony w rozdziale pt. „Przepisy epizodyczne”, co przy uwzględnieniu również terminu z art. 60 ust. 1 u.o.e., wskazuje na taki właśnie charakter mechanizmu. Co więcej, jak wskazano w uzasadnieniu do u.o.e.: „zasadne jest wprowadzenie mechanizmu, niejako awaryjnego, który zostanie wdrożony wyłącznie w przypadku, w którym podmioty prywatne wybudują stacje ładowania

w niewystarczającej liczbie. Mechanizm pozwoli w sposób nakazowo-administracyjny osiągnąć planowane wielkości. (...) Dlatego też, w przypadku zawodności mechanizmów rynkowych infrastrukturę powinien wybudować operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego”. Widać więc wyraźnie, że w zamierzeniu polskiego ustawodawcy mechanizm budowania ogólnodostępnych stacji ładowania przez OSD miał mieć charakter awaryjny, tymczasowy i subsydiarny wobec rynkowych metod.

Z tego względu, uchynienie przepisów przewidujących mechanizm interwencyjny wymagało rozstrzygnięcia przez ustawodawcę problemu inwestycji zaplanowanych do realizacji przez OSD na podstawie art. 64 ust. 1 u.o.e. Kwestia ta została uwzględniona w projektowanym art. 19 nowelizacji u.o.e. Pozytywnie należy ocenić oznaczenie końcowej daty, do której możliwe będzie stosowanie art. 64 u.o.e. do inwestycji będących w toku (por. projektowany art. 19 nowelizacji u.o.e.). Dla OSD kapitalne znaczenie ma bowiem odpowiedź na pytanie: czy nakłady zainwestowane w realizację ustawowego obowiązku budowy ogólnodostępnych stacji ładowania określonego w art. 64 ust. 1 u.o.e., będą podlegały rozliczeniu w ramach taryfy OSD na kolejny rok jako koszty uzasadnione, czy też nie? Ma to wymiar tak ekonomiczny, jak i biznesowy (planistyczny) dla wszystkich OSD. Projektowany art. 19 nowelizacji u.o.e. umożliwi dokończenie rozpoczętych inwestycji we względnie przewidywalnym otoczeniu regulacyjnym. Jednakże jest prawdopodobne, że konieczne będzie przesądzenie w przyszłości (bądź w drodze wykładni, bądź

ustawowo), czy przepis ten obejmuje także inwestycje znajdujące się aktualnie na etapie postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, w tych przypadkach, gdzie ustawa prawo zamówień publicznych ma zastosowanie lub też ogólnie innych nakładów inwestycyjnych przed rozpoczęciem samego procesu budowlanego, czy też nie. Obecnie bowiem przepis przejściowy wydaje się odnosić wyłącznie do nomenklatury ustawy Prawo budowlane (sformułowania „budowa rozpoczęta i nieoddana”, czy też „rozpoczęcie budowy” są charakterystyczne dla tego aktu prawnego), pomijając przy tym inne etapy inwestycji. Przed rozpoczęciem budowy, a w szczególności w trakcie postępowań o udzielenie zamówienia również mogą powstać bowiem koszty (choćby obsługi prawnej), co do których powstanie pytanie: czy są kosztami uzasadnionymi i czy w rezultacie mogą być w trybie tymczasowo stosowanego nadal art. 64 ust. 2 u.o.e. uwzględnione w taryfie OSD na kolejny rok? Trudno poszukiwać odpowiedzi wprost w tekście obecnego projektu nowelizacji.

Podobnie, należy wyrazić aprobatację wobec wyraźnego uregulowania zasad przeprowadzenia pierwszych przetargów w trybie projektowanego art. 3a u.o.e. (por. projektowany art. 18 nowelizacji u.o.e.).

Komentowana nowelizacja u.o.e., poza uchynieniem mechanizmu interwencyjnego, przewiduje również wiele rozwiązań prawnych, które w założeniu projektodawcy mają przyczynić się do rozwoju elektromobilności w Polsce. Czas pokaże, czy tak w rzeczywistości będzie. □

Przypisy

1. Numer z wykazu: UC 65; <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12340506/katalog/12740152#12740152> - dostęp: 06.08.2021 r.
2. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX%3A32019L0944> - dostęp: 06.08.2021 r.
3. K. Kokocińska, J. Pokrzywniak (red.), Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Komentarz, Warszawa 2020, komentarz do art. 62. 4.
4. [art. 64-65] Przepisy zostają uchylone. W związku z implementacją dyrektywy 2019/944, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie będzie mógł budować ogólnodostępnej stacji ładowania. W związku z powyższym, model interwencyjny, w którym OSD buduje stacje nie może być kontynuowany, gdyż jest niezgodny z prawem europejskim. Natomiast utrzymywanie tego modelu z zastosowaniem do niego procedury odstępstw dozwolonej przez dyrektywę i wdrażanej w dodawanym art. 3a i 3b doprowadziłoby do sytuacji, kiedy proces danej stacji jest nieproporcjonalnie długi i skomplikowany (przed wybudowaniem każdej stacji, którą OSD musiałby wybudować w ramach mechanizmu musiałby najpierw przeprowadzić „przetarg” (w praktyce rodzaj postępowania sprawdzającego) celem sprawdzenia, czy nie jest tym zainteresowany inny podmiot, stosując warunki określone w dodawanym art. 3a). W opinii projektodawcy konieczne zatem jest stopniowe wygaszenie mechanizmu interwencyjnego, czego dokonuje się przez uchynienie tych przepisów i wprowadzenie przepisów przejściowych pozwalających na dokończenie rozpoczętych inwestycji i inwestycji zaplanowanych na oznaczony w tym przepisie okres