

Michał Andruszkiewicz,

Counsel w Departamencie Energetyki i Projektów Infrastrukturalnych, Kancelaria CMS

Rozwój infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych w świetle ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Podstawą umożliwiającą rozwój elektromobilności w każdym kraju jest wybudowanie odpowiedniej liczby punktów do ładowania pojazdów elektrycznych, a także infrastruktury towarzyszącej umożliwiającej ich budowę, jak np. odpowiednie wzmocnienie sieci dystrybucyjnej. W obliczu drugiej rocznicy obowiązywania ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych („Ustawa”), warto przeanalizować postępy w rozwoju w Polsce punktów ładowania pojazdów elektrycznych, w szczególności że Ustawa przewiduje zmianę zasad powstawania tej infrastruktury, poprzez nałożenie określonych obowiązków związanych z rozwojem infrastruktury ładowania pojazdów na podmioty publiczne, OSD oraz przedsiębiorstwa obrotu. Niniejszy artykuł ma za zadanie przybliżyć właściwe regulacje prawne związane z rozwojem infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych, w świetle pierwszych ocen rozwoju punktów ładowania pod rządami Ustawy.

■ Stan realizacji punktów ładowania

Ustawa obowiązuje już prawie dwa lata i zgodnie z jej przepisami dotychczas realizacja punktów ładowania odbywała się na zasadach rynkowych, tzn. ustawodawca po-

zostawił decyzję inwestorom w zakresie realizacji punktów ładowania, stwarzając odpowiednie ramy prawne. W sierpniu 2019 r. Ministerstwo Energii opublikowało „Sprawozdanie z realizacji Krajowych ram polityki rozwoju paliw alternatywnych”, które opisuje wyniki monitoringu osiągnię-

cia celów zawartych we wspomnianych Krajowych ramach polityki w zakresie rozwoju punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Zgodnie z tym dokumentem do końca 2020 r. w 32 wybranych aglomeracjach w Polsce miało znajdować się 6.000 punktów ładowania o normalnej mocy

oraz 400 punktów ładowania o dużej mocy, podczas gdy w lipcu 2019 r. w Polsce istniało 971 punktów ładowania o normalnej mocy oraz 486 punktów ładowania o dużej mocy. Wymogi w zakresie liczby punktów ładowania określa również Ustawa, gdzie w tzw. Przepisach Epizodycznych w Rozdziale 8, art. 60 Ustawy wskazano, że minimalna liczba punktów ładowania zainstalowanych do dnia 31 grudnia 2020 r. ustalana jest w zależności do liczby mieszkańców, liczby zarejestrowanych samochodów oraz liczby samochodów przypadających na 1000 mieszkańców gminy i wynosi odpowiednio 1000, 210, 100, albo 60 punktów ładowania. Jednocześnie zgodnie z art. 61 Ustawy na wójta, burmistrza albo prezydenta miasta, został nałożony obowiązek do sporządzenia do dnia 15 stycznia 2020 r. raport dotyczący punktów ładowania na obszarze gminy zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania. Wspomniane raporty powinny zawierać informację o: (i) liczbie i lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, z uwzględnieniem mocy punktów ładowania zainstalowanych, (ii) liczbie i lokalizacji planowanych do wybudowania do dnia 31 grudnia 2020 r. ogólnodostępnych stacji ładowania, (iii) liczbie punktów ładowania brakującej do osiągnięcia minimalnej liczby punktów ładowania wskazanej w art. 60 ust. 1 Ustawy (i przywołanej powyżej), na dzień 31 grudnia 2020 r. Przygotowanie raportu przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta jest pierwszym elementem zmiany zasad realizacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych, gdyż w przypadku niespełnienia wymogów co do minimalnej liczby takich punktów, ustawodawca nakłada odpowiednie obowiązki na podmioty publiczne i OSD jako następstwo swego rodzaju fiaska zasad rynkowych realizacji punktów w pierwszym okresie obowiązywania Ustawy.

■ **Rozwój punktów ładowania w świetle przepisów Ustawy**

W przypadku, gdy z raportu sporządzonego przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta dla gminy, wynika, że nie została osiągnięta minimalna liczba punktów ładowania dla gminy w której (i) której liczba mieszkańców wynosi co najmniej 100 000, (ii) w której zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych oraz (iii) co najmniej 400 pojazdów samochodowych przypada na 1000 mieszkańców, wójt, burmistrz albo prezydent miasta zobowiązany jest do sporządzenia planu określającego liczbę i lokalizację planowanych ogólnodostępnych stacji ładowania, a także proponowany harmonogram budowy ogólnodostępnych stacji ładowania. Ustawa nakłada więc na ten organ administracji publicznej obowiązek oceny rozwoju punktów ładowania, a następnie stworzenie strategii rozwoju infrastruktury ładowania, w przypadku gdy warunki rynkowe nie skłoniły in-

” **Ustawa obowiązuje już prawie dwa lata i zgodnie z jej przepisami dotychczas realizacja punktów ładowania odbywała się na zasadach rynkowych, tzn. ustawodawca pozostawił decyzję inwestorom w zakresie realizacji punktów ładowania, stwarzając odpowiednie ramy prawne**



foto: unsplash.com

westorów do realizacji odpowiedniej liczby punktów ładowania.

Należy podkreślić, że ustawodawca określił ramy czasowe realizacji obowiązków nałożonych na organy publiczne i tak powyżej opisany projekt planu powinien zostać przygotowany do dnia 15 marca 2020 r., a następnie przedstawiony mieszkańcom gminy do konsultacji (poprzez zamieszczenie go na stronie internetowej urzędu). Na tym etapie pojawia się po raz pierwszy obowiązek skonsultowania projektu przygotowanego planu z operatorem systemu dystrybucyjnego właściwego dla danego obszaru gminy wraz z obowiązkiem uzgodnienia tego planu. Takie rozwiązanie jest oczywiście jak najbardziej trafne, gdyż rozwój punktów ładowania pojazdów elektrycznych musi brać pod uwagę plany rozwoju OSD, a także samą dostępność mocy przyłączeniowych na obszarze, na którym miałyby powstać nowe punkty ładowania. OSD zobowiązany został również przez ustawę do poinformowania wójta, burmistrza, albo prezydenta miasta do uzgodnienia planu z jednoczesnym przedstawieniem opracowanego programu przyłączenia do systemu dystrybu-

cyjnego elektroenergetycznego ogólnodostępnych stacji ładowania przewidzianych w projekcie planu. Termin na przygotowanie programu wyznacza wójt, burmistrz, albo prezydent miasta, jednak termin ten nie może być krótszy niż 30 dni od dnia przekazania operatorowi projektu planu. Istotne jest to, że program przyłączenia określa techniczne i ekonomiczne warunki przyłączenia ogólnodostępnych stacji ładowania wskazanych w projekcie planu wraz z przewidywanymi terminami przyłączenia. Jest on więc swego rodzaju warunkami przyłączenia dla infrastruktury ładowania pojazdów, o których mowa w art. 7 Prawa energetycznego.

Uzgodniony z OSD plan wraz z programem przyłączenia zostaje niezwłocznie przekazany radzie gminy, która przyjmuje plan, w drodze uchwały, w terminie 14 dni od dnia jego otrzymania. Następnie wójt, burmistrz albo prezydent miasta przekazuje przyjęty plan OSD, jak również informuje o jego przyjęciu przez Prezesa URE oraz publikuje ten plan na stronie internetowej obsługującego go urzędu. W ten sposób powstaje dokument przy współdziałaniu admini-

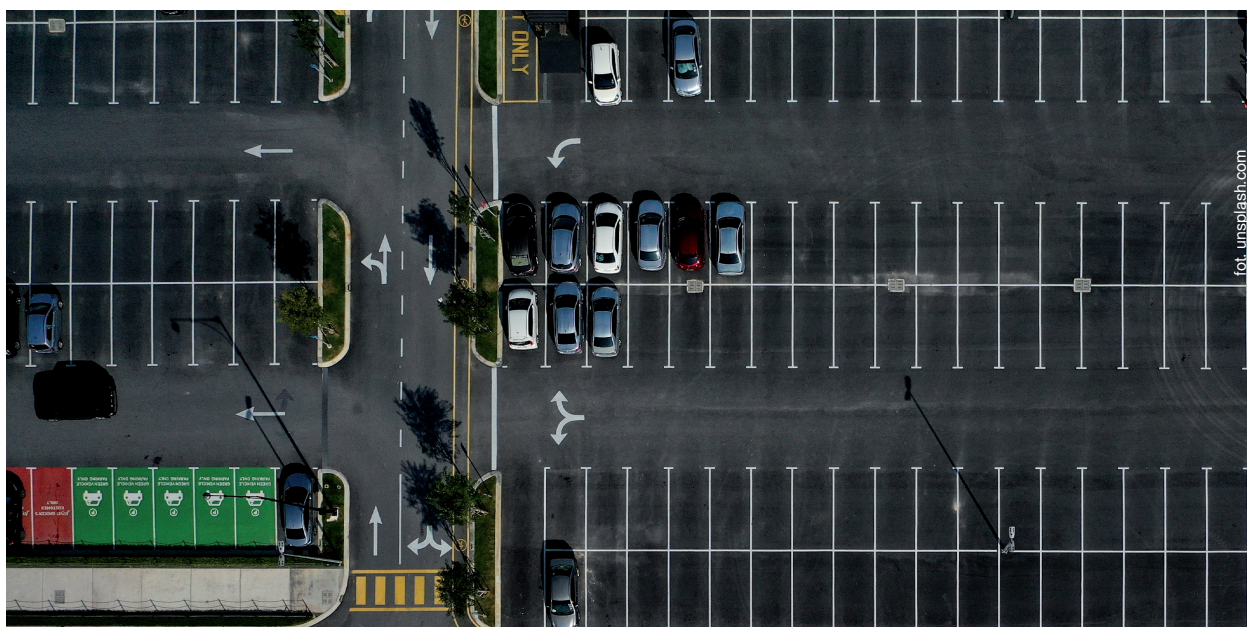
stracji lokalnej oraz OSD, określającej kierunki rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych na obszarze gminy - w celu spełnienia wymagań Ustawy w zakresie minimalnej liczby punktów ładowania.

■ Realizacja planu budowy punktów ładowania

Samo stworzenie planu rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych, nawet z określeniem technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia nie przesądzałoby jeszcze, że punkty te zostaną przez jakiegokolwiek podmiot zrealizowane. Wobec tego ustawodawca zgodnie z art. 64 ustawy zobowiązał OSD właściwego dla danego obszaru do budowy stacji określonych w zatwierdzonym planie. Istotne jest to, że koszty realizacji stacji ładowania pojazdów ponoszone przez OSD są kwalifikowane jako koszty uzasadnione w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, tzn. koszty realizacji zadań OSD przyjmowane przez OSD do kalkulacji cen i stawek opłat usta-

lanych w taryfie. Innymi słowy, koszt realizacji punktów przyłączenia zostanie poniesiony przez wszystkich odbiorców energii elektrycznej w postaci płatności za realizację usługi dystrybucji energii elektrycznej.

Zrealizowanie przez OSD punktów ładowania nie kończy procesu oddania do użytkowania tej infrastruktury, gdyż konieczne jest ustanowienie operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, czyli podmiotu, który będzie odpowiadał za zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty stacji, a także będzie pełnił funkcję dostawcy usług ładowania na takiej stacji. Zgodnie z art. 65 Ustawy podmiot ten zostanie wyznaczony przez Prezesa URE i będzie nim przedsiębiorstwo obrotu, które dokonuje sprzedaży energii elektrycznej do największej liczby odbiorców końcowych przyłączonych do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej na terenie gminy, w której ma pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania. Tym samym również kolejny podmiot obok organów administracji publicznej oraz OSD, a mianowicie przedsiębiorstwa obrotu,



są zobowiązane do uczestniczenia w rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów. Okres sprawowania funkcji przez przedsiębiorstwo obrotu jest ograniczony w czasie, gdyż ustawodawca zobowiązał OSD do przeprowadzenia postępowania w celu wyłonienia operatora ogólnodostępnej stacji ładowania w terminie roku od dnia objęcia funkcji operatora stacji przez przedsiębiorstwo obrotu wyznaczone przez Prezesa URE. Do postępowania tego stosuje się odpowiednio ustawę z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi. W ten sposób zamyka się ciąg czynności przewidzianych Ustawą, które mają doprowadzić do powstania infrastruktury ładowania pojazdów, a w konsekwencji wspomóc rozwój elektromobilności. Dla kompletności wyводу warto jeszcze zauważyć, że Ustawa nakłada obowiązek ustanowienia nieodpłatnej służebności przesyłu na rzecz OSD wybudowanej przez tego operatora zgodnie z powyżej opisanym mechanizmem, a sama budowa stacji ładowania wskazanych w planie oraz realizacja przedsięwzięć niezbędnych do przyłączenia ich do sieci, w tym w szczególności modernizacja, rozbudowa albo budowa sieci - stanowią cel publiczny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, co niewątpliwie ułatwi realizację całej inwestycji.

■ **Udział pojazdów elektrycznych we flotach pojazdów służbowych organów administracji**

Oprócz zapewnienia ram realizacji infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych Ustawa we wspomnianych przepisach epizodycznych Rozdziału 8 nakłada również na organy administracji centralnej, a także jednostki samorządu terytorialnego

”**OSD zobowiązany został również przez ustawę do uzgodnienia planu z jednoczesnym przedstawieniem opracowanego programu przyłączenia do systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego ogólnodostępnych stacji ładowania przewidzianych w projekcie planu**

- obowiązek udziału określonej liczby pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów. Nałożone mocą art. 68 Ustawy zobowiązania procentowego udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów co do zasady wprowadzają wymogi od dnia 1 stycznia 2022 r. jednak z wyjątkiem obowiązku nałożonego na jednostkę samorządu terytorialnego (z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000), które od dnia 1 stycznia 2021 r. mają zapewnić co najmniej 5% udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów, a wymóg ten z każdym kolejnym rokiem będzie wzrastał. Warto również wspomnieć o dość rygorystycznym przepisie dla podmiotów dostarczających flotę pojazdów dla organów administracji centralnej i jednostek samorządu terytorialnego, tj. o art. 76 Ustawy, który wprost stanowi, że jeżeli umowy zawarte z podmiotami zapewniającymi flotę nie pozwalają na wykorzystanie pojazdów elektrycznych zgodnie z wymo-

gami Ustawy w zakresie określonego udziału tych pojazdów we flocie, to umowy te wygasają z dniem 31 grudnia 2021 r. (choć przepis ten nie ma zastosowania do transportu publicznego zbiorowego).

■ **Wnioski**

Regulacja Ustawy w pierwszym okresie jej obowiązywania zapewniła możliwość rynkowego rozwoju stacji ładowania, jednak po dwóch latach od wejścia Ustawy w życie przewidziano mechanizmy pozwalające na dokonane oceny skuteczności rynkowego podejścia do rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i w razie potrzeby - wdrożenia mechanizmów zapewniających rozwój tej infrastruktury poprzez nałożenie określonych zobowiązań zarówno na podmioty publiczne (wójt, burmistrz, prezydent miasta, rada gminy, Prezes URE), jak również na podmioty prowadzące działalność w zakresie dystrybucji energii elektrycznej (OSD) oraz obrotu energią elektryczną. Przewidziane mechanizmy, łącznie z zapewnieniem pokrycia kosztów realizacji stacji ładowania poprzez możliwość uwzględnienia tych kosztów w taryfie OSD powinny pozwolić na skuteczne przeprowadzenie budowy stacji ładowania, co niewątpliwie wpłynie na rozwój elektromobilności w Polsce. Z pewnością w toku realizacji powyższych zadań pojawią się problemy, chociażby związane z rozpisaniem przetargów, czy to na realizację samych stacji, czy też związanych z pozyskaniem operatora stacji oraz podmiotów świadczących usługę ładowania, jednak ramy stworzone przez prawo wydają się jasne i skutecznie powinny doprowadzić do rozwoju infrastruktury ładowania.

□