

## PSPA: EKOLOGICZNY TRANSPORT WYMAGA AMBITNYCH REGULACJI

---

Dynamiczny rozwój rynku samochodów elektrycznych wymaga bardziej ambitnych regulacji, odpowiadających trendom gospodarczym i legislacyjnym w Europie. W projekcie nowelizacji ustawy o elektromobilności zaadresowano część wyzwań, ale na mapie legislacyjnej polskiego rynku e-mobility wciąż pozostanie sporo białych plam. Nie zabrakło też kontrowersyjnych zapisów.

Dzień po opublikowaniu w Dzienniku Ustaw rozporządzenia ws. E-Taryfy, na stronach Rządowego Centrum Legislacji udostępniono projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw. Według branży, projekt nowelizacji w obecnym kształcie nie modyfikuje ram prawnych polskiego rynku elektromobilności na tyle, żeby doprowadzić do dynamicznego wzrostu liczby samochodów elektrycznych na polskich drogach.

### **Kierunek Europa**

W latach 2005-2017 w Polsce doszło do znacznego wzrostu emisji CO<sub>2</sub> z sektora transportowego (o 76%), podczas gdy w UE w tym samym okresie emisja spadła o 3%.

- Elektromobilność jest podstawowym instrumentem ograniczającym negatywny wpływ transportu na środowisko. Bez konsekwentnego wspierania tego rynku, wzrost liczby pojazdów zeroemisyjnych pozostanie na niskim poziomie. Na początku listopada br. w Polsce zarejestrowanych było 8,6 tys. pojazdów w pełni elektrycznych, a stacji ładowania funkcjonowało 1,3 tys. Jesteśmy w tyle Europy - mówi Maciej Mazur, Dyrektor Zarządzający PSPA.

Zgodnie ze strategią „Zielonego Ładu”, Unia Europejska, z trzeciego największego emitenta gazów cieplarnianych na świecie, ma w 2050 r. stać się pierwszym kontynentem neutralnym klimatycznie.

- Osiągnięcie tego celu wymaga podjęcia zdecydowanych działań w sektorze transportu. Dynamiczny rozwój rynku EV może wpłynąć na redukcję przez Polskę emisji w obszarze non-ETS - twierdzi Mazur.

Jak dodaje wiceprezydent The European Association for Electromobility, proponowane regulacje nie idą jednak w tym kierunku. - W tygodniu, w którym rząd Wielkiej Brytanii potwierdził wprowadzenie od 2030 r. zakazu sprzedaży nowych samochodów z silnikami spalinowymi, Polska zaproponowała Strefy Czystego Transportu, które są regresywne i wypaczają sens ich tworzenia - stwierdził.

### **Łatwiej o ładowarkę w bloku**

Co jest na plus w projekcie nowelizacji Ustawy o elektromobilności? Z całą pewnością, zmiany stanowiące implementację postulatów „Białej Księgi Elektromobilności”, projektu PSPA, realizowanego od lipca 2019 r. W jego ramach, ponad 150 podmiotów aktywnych w obszarze zrównoważonego transportu, a także administracja rządowa, lokalna, organizacje branżowe i użytkownicy pojazdów

elektrycznych, wspólnie wypracowały postulaty, których wdrożenie ma gwarantować rozwój rynku elektromobilności.

- W tym zakresie najważniejsze wydaje się wprowadzenie w nowelizacji przejrzystej procedury instalacji ładowarki w dużych wspólnotach mieszkaniowych, z możliwością odmowy ograniczoną do ściśle określonych przypadków oraz zaliczenie zgody na instalację punktu ładowania o mocy mniejszej lub równej 7,4 kW do czynności zwykłego zarządu – mówi Maciej Mazur.

Po stronie zarządcy pojawi się obowiązek oceny instalacji elektrycznej w obrębie budynku i miejsc postojowych pod względem możliwości podłączenia punktu ładowania.

- Wniosek o instalację nie będzie mógł być odrzucony bezpodstawnie, a jedynie w ściśle określonych wypadkach. Brak odpowiedzi na wniosek w terminie 60 dni od złożenia będzie równoznaczny z wyrażeniem zgody na instalację punktu ładowania. Jeżeli stanowisko postojowe, do którego prawo do wyłącznego korzystania posiada wnioskodawca, zostało wyposażone w punkt ładowania, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego zainstaluje liczniki zdalnego odczytu – mówi Joanna Makola, Kierownik Projektu „Biała Księga Elektromobilności”.

### **Szybsza procedura przyłączeniowa**

Zmiany w zakresie usprawniania procedur przyłączeniowych ogólnodostępnych stacji ładowania to kolejny postulat „Białej Księgi Elektromobilności” PSPA, w części uwzględniony w projekcie nowelizacji. Dotychczas pierwszeństwo przyłączenia do sieci było zastrzeżone dla instalacji odnawialnych źródeł energii i infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. Teraz przywilej ten będzie dotyczył również ogólnodostępnych stacji ładowania obejmujących wyłącznie punkty ładowania o dużej mocy. Nowe przepisy zapewniają możliwość zmiany decyzji inwestycyjnej i skorzystania z niższej dostępnej mocy przyłączeniowej, w przypadku niedostępności mocy wnioskowanej. Przedsiębiorstwo energetyczne będzie miało 30 dni na poinformowanie wnioskodawcy o takiej możliwości. Poda maksymalną moc możliwą do dostarczenia we wskazanym miejscu oraz zaproponuje alternatywnie najbliższą możliwą lokalizację o dostępnej mocy wskazanej we wniosku.

- Takie rozwiązanie to element szerszego pakietu rekomendacji przygotowanych przez zespół ekspertów „Białej Księgi Elektromobilności”, w odpowiedzi na problem uciążliwych i długotrwałych procedur przyłączeniowych. Co istotne, na OSD zostanie nałożony obowiązek uwzględnienia budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w planach rozwoju sieci dystrybucyjnej – dodaje Joanna Makola.

### **Potrzebne wsparcie natury finansowej**

Do dobrych zmian zawartych w projekcie można zaliczyć zwolnienie z opłat za przejazdy po autostradach płatnych dla autobusów zeroemisyjnych, pojazdów elektrycznych i napędzanych wodorem o masie powyżej 3,5 tony. Projektowane przepisy zwalniają tę samą kategorię pojazdów z obowiązku e-myta.

- W ramach prac nad Białą Księgą zaproponowaliśmy jednak o wiele szersze rozwiązania mające na celu popularyzację EV w Polsce, w tym instrument skarbowy, który umożliwiłby przedsiębiorcom pełne odliczenie podatku VAT od zakup i eksploatacji samochodów elektrycznych. Będziemy dalej o nie zabiegać, bo to faktyczny stymulant rozwoju – mówi Maciej Mazur.

Postulat zniesienia obowiązującego limitu odliczenia 50% VAT na rzecz wprowadzenia możliwości odliczenia 100% VAT, wiąże się ze zmianą przepisów ustawy z dnia 11 marca 2004 o podatku od towarów i usług, poprzez wyłączenie ograniczenia w odliczeniu VAT od wydatków na nabycie i eksploatację samochodów elektrycznych.

## **Strefy Czystego Transportu regresywne**

Na zdecydowanie negatywną ocenę zasługuje pakiet projektowanych przepisów dotyczących tworzenia i funkcjonowania stref czystego transportu. O ile krokiem w dobrym kierunku jest wprowadzenie możliwości ustanowienia strefy przez każdą gminę (znika kryterium liczebności) i likwidacja ograniczenia ich powierzchni do terenu śródmiejskiej zabudowy, o tyle pozostałe zmiany są całkowitym wypaczeniem idei strefy czystego transportu.

- Ustawowe prawo wjazdu do strefy dla pojazdów napędzanych LPG sprawi, że strefa „czystą” będzie tylko z nazwy. Podobnie „progresywność”, tak jak została rozpisana w nowym art. 68i, uzależniającym prawo wjazdu w określonych latach od spełnienia przez pojazd norm emisji EURO - poczynając od EURO 4 w latach 2021-2025 - jest de facto regresywnością, uwstecznieniem działań podejmowanych w Polsce na rzecz redukcji emisji. Jeżeli dodać do tego datę wejścia w życie obowiązku tworzenia stref przez miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, wyznaczoną dopiero na 2030 r., czyli za prawie dekadę, wypadamy ze swoimi planami błado na tle Europy - ocenia Joanna Makola.

## **Więcej kontroli czy większe koszty?**

Branża z niepokojem wskazuje na te przepisy nowelizacji, które dotyczą nadawania operatorom ogólnodostępnych stacji ładowania, dostawcom usługi ładowania (a także operatorom stacji tankowania gazu ziemnego i operatorom stacji tankowania wodoru) indywidualnych kodów identyfikacyjnych, zwanych w projekcie „numerami EIPA”.

- Obowiązek stworzenia repozytorium kodów ID wynika ze zobowiązań Polski w ramach programu PSA IDACS realizowanego przez Komisją Europejską. Projekt przewiduje dwa rodzaje opłat, miesięczną i roczną. Niepokój budzi maksymalna ich wysokość. Szczegółowy wymiar ma zostać dookreślony rozporządzeniem ministra właściwego ds. energii. Niedobrze byłoby, gdyby pozytywne skutki finansowe dla operatorów wynikające z przyjętej E-Taryfy miały być negatywnie równoważone nałożeniem dodatkowych obciążeń - komentuje Maciej Mazur.

Projektowane przepisy przyznają także Urzędowi Dozoru Technicznego możliwość doraźnej kontroli stacji ładowania pojazdów elektrycznych, w sytuacji powzięcia informacji o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników stacji. - Projekt wprowadza możliwość kontroli z inicjatywy UDT, tj. bez uprzedniego wniosku operatora. Mamy nadzieję, że nowe przepisy przysłużą się bezpieczeństwu stacji, ale zarazem nie spowodują nadmiernych obciążeń finansowych dla operatorów z tytułu przeprowadzenia dodatkowych badań technicznych stacji - dodaje Joanna Makola.

## **Najwyższy czas na wodór**

Nowelizacja z jednej strony poszerza obowiązujące regulacje ustawowe dotyczące wodoru, z drugiej - wprowadza szereg nowych przepisów dedykowanych rozwojowi transportu wodorowego w Polsce.

- To dobry początek - ocenia Maciej Mazur. - Przy PSPA funkcjonuje Grupa Robocza ds. Technologii Wodorowych, a jednym z jej długofalowych celów jest kreowanie spójnego i kompleksowego otoczenia prawnego w tym obszarze.

Ministerstwo Klimatu i Środowiska skierowało projekt ustawy nowelizującej z dnia 10 listopada br. do konsultacji publicznych, które potrwać do 11 grudnia br. Projektowana ustawa transponuje do polskiego prawa postanowienia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Realizuje też postanowienia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającą dyrektywę 2012/27/UE - w odniesieniu do

kwestii związanych z budową stacji ładowania przez OSD. Więcej informacji o „Białej Księdze Elektromobilności” PSPA na stronie: <https://pspa.com.pl/prawo/biala-ksiega-elektromobilnosci/>.

PSPA/mat. prasowe