



Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji

Warszawa, dn. 31.05.2017 r.
KIGEiT/643/05/2017

Szanowny Pan
Grzegorz Tobiszowski
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Energii
Plac Trzech Krzyży 3/5
00-507 Warszawa

Uwagi Krajowej Izby Gospodarczej Elektroniki i Telekomunikacji¹ do projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (projekt z 26 kwietnia 2017 r.)

Cel i zakresu regulacji ustawowej

Przedłożony do konsultacji Projekt Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (zwany dalej Projektem Ustawy) uświadomił wszystkim uczestnikom rynku energetycznego, teleinformatycznego i motoryzacyjnego, że opracowanie regulacji opisujących funkcjonowanie rynku i infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych jest zadaniem złożonym, a **przedłożony do zaopiniowania Projekt Ustawy wymaga dalszych prac i naniesienia istotnych zmian.**

Zapisy Pakietu Zimowego dotyczące elektromobilności i magazynowania energii dla różnych celów są całkowicie jasne. Mówią one, że **usługa ładowania samochodu/magazynu energii nie jest usługą sprzedaży prądu i nie wymaga koncesji na sprzedaż energii elektrycznej – bez żadnych ograniczeń i zastrzeżeń.** Magazynowanie energii oraz elektromobilność – to są obszary pobudzania innowacyjności i rozwoju konkurencyjnych cenowo rozwiązań. To jest realizowalne tylko wtedy – gdy rynek nie będzie deformowany przez dotacje a zakup usługi ładowania będzie odbywać się po cenach wolnorynkowych. **Rozwój elektromobilności nie powinien być dotowany na żadnym etapie produkcji infrastruktury i usługi.** Podstawowym mechanizmem motywującym do zakupu samochodu elektrycznego powinna być strategia zamykania miast dla samochodów emisyjnych. Koszty parkowania, opłaty za wjazd samochodem spalinowym, rozszerzanie obszarów, w których wjazd pojazdem spalinowym będzie ograniczony lub zakazany itp. – to mechanizmy przejściowe strategii e-mobilności w krajach wysokorozwiniętych. Dopuszczamy ewentualne przejściowe ulgi podatkowe dla nabywców samochodów elektrycznych. Wybór najbardziej konkurencyjnych technologii ładowania i elektromobilności pozostawia się innowacyjności firm.

Powyższe oznacza, że **celem nadrzędnym regulacji powinno być ustanowienie konkurencyjnego rynku czyli – wolnego, niekoncesjonowanego równego dostępu do rynku wszystkich podmiotów gospodarczych zainteresowanych inwestowaniem w infrastrukturę ładowania i sprzedaż usług ładowania mobilnych magazynów energii.** Naszym zdaniem, przedłożony Projekt Ustawy spełnia ten warunek tylko formalnie, gdyż zawiera szereg zapisów, które postulowaną zasadę równości podmiotów wobec prawa w tym zakresie podważają. Różne są pozycje i prawa OSD², podmiotów z koncesją na sprzedaż energii elektrycznej wchodzących w skład koncernów elektroenergetycznych, alternatywnych sprzedawców energii elektrycznych i właścicieli infrastruktury nie posiadających koncesji na

¹ W dalszej części używany będzie skrót KIGEiT lub Izba

² OSD – Operator Systemu Dystrybucyjnego

sprzedaż energii elektrycznej. To generuje cały szereg ryzyk, które mogą uniemożliwić rozwój rynku. Poniżej podajemy zestaw ryzyk, na jakie są narażone podmioty działające na podstawie koncesji na sprzedaż energii oraz podmioty niekoncesjonowane, które chciałyby świadczyć usługę ładowania samochodów elektrycznych.

1. Z uwagi na wprowadzony w Projekcie Ustawy mechanizm dofinansowania OSD (przy budowie ogólnodostępnych punktów ładowania z opłat w taryfie OSD), przy utrzymaniu obecnego kształtu regulacji, to OSD w większości przypadków będzie pełnił funkcję operatora infrastruktury. To jest mechanizm blokujący mechanizmy wolnorynkowe, pobudzające konkurencyjność. To jest też niezgodne z duchem i zapisami Pakietu Zimowego. **OSD z założenia nie powinien mieć prawa pełnienia roli operatora infrastruktury**. Wtedy nie będzie potrzeby rozdzielania roli operatora infrastruktury ładowania i dostawcy usług. Rozwój tej infrastruktury powinien odbywać się na zasadach rynkowych, w oparciu o finansowanie komercyjne. Dla sprawnego rozwoju rynku OSD powinno skoncentrować się na zwiększeniu przepustowości swych sieci do miejsc parkingowych, szczególnie przy osiedlach mieszkaniowych, by byli w stanie dostarczyć operatorom infrastruktury odpowiednią ilość energii elektrycznej niezbędnej dla rozwoju konkurencyjnego rynku.
2. Projekt Ustawy zakłada, że właścicielem ogólnodostępnego punktu ładowania będzie operator infrastruktury. Właściciel może decydować o sposobie korzystania z przedmiotu własności. Skoro Projekt Ustawy nie wprowadza szczegółowych zasad prowadzenia działalności w zakresie świadczenia usługi ładowania, operator infrastruktury będzie decydował o warunkach, w jakich będą funkcjonowali dostawcy. W przypadku, kiedy operatorem infrastruktury będzie OSD, pewne jest powstanie barier w dostępie do infrastruktury dla operatorów alternatywnych i podmiotów bez koncesji, analogicznych jak w przypadku infrastruktury oświetleniowej w gminach. **Pozbawienie OSD prawa do posiadania infrastruktury ładowania to jedyny sposób na uruchomienie konkurencyjnych prywatnych inwestycji w tę działalność**.
3. Jeżeli operatorem infrastruktury zostanie OSD, z mocy prawa dostawcą w ogólnodostępnym punkcie ładowania będzie sprzedawca zobowiązany. W Projekcie Ustawy brak jest regulacji, które gwarantowałyby użytkownikowi pojazdu elektrycznego prawo do wyboru dostawcy w ogólnodostępnym punkcie ładowania. Wprowadzenie sprzedawcy zobowiązanego jako „dostawcy z urzędu” prowadzi do wypełnienia przez OSD niejako automatycznie minimalnych wymogów w zakresie dopuszczenia co najmniej jednego dostawcy do świadczenia usługi ładowania. Znika więc ustawowy impuls do rozwijania rynku usług ładowania, co będzie prowadzić do utrudnienia dostępu dla sprzedawców alternatywnych jako dostawcy alternatywnego do świadczenia usług ładowania w ogólnodostępnym punkcie ładowania. OSD, jako podmiot uprzywilejowany na mocy koncesji, co do zasady nie powinien mieć możliwości konkurowania z podmiotami niekoncesjonowanymi (patrz punkty 4 i 5 poniżej).
4. Pełnienie funkcji operatora infrastruktury przez OSD przy braku jasno określonych procedur i zasad współpracy z dostawcami usługi ładowania będzie prowadziło do uprzywilejowania w dostępie do infrastruktury ładowania dostawców z grup kapitałowych, do których należą OSD, które na ogół stosują kompatybilne z OSD systemy teleinformatyczne.
5. W obecnym kształcie Projektu Ustawy, operator infrastruktury ma dużą swobodę przy wprowadzania własnych standardów technicznych wymiany informacji oraz danych pomiarowo-rozliczeniowych. Istnieje ryzyko formułowania takich umów o dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania, które będą stawiały sprzedawców alternatywnych w gorszej sytuacji niż dostawców usługi ładowania z tej samej grupy kapitałowej co OSD, tj. na ogół sprzedawców zobowiązanych. Uzyskanie przez sprzedawcę alternatywnego dostępu do obsługi punktu ładowania może np. wymagać dostosowania stosowanego systemu teleinformatycznego do systemu OSD czy wyrażenia zgody na warunki świadczenia usługi, które będą formalnie analogiczne jak dla sprzedawcy zobowiązanego, ale w praktyce bardziej uciążliwe.
6. Projekt Ustawy nie wprowadza mechanizmu kontroli warunków świadczenia usług ładowania przez organ regulacyjny. Dotyczy to również kształtowania opłat z tytułu obsługi punktu przez operatora infrastruktury. W razie powstania sporu z OSD (operatorem infrastruktury) co do zasad współpracy oraz zakresu praw i obowiązków sprzedawcy alternatywnego jako dostawcy usługi

ładowania, którego nie będzie mógł rozstrzygnąć efektywnie UOKiK oraz Prezes URE, wejście takiego sprzedawcy na rynek usług ładowania może się w najlepszym wypadku znacząco opóźnić.

7. Brak jednoznacznych regulacji co do sposobu ustalania kosztów, które sprzedawca alternatywny lub podmiot niekoncesjonowany będzie musiał ponieść na rzecz operatora infrastruktury (w zakresie obsługi punktu, dostarczania energii z sieci, obsługi płatności za usługi ładowania itp.), prowadzi do niepewności co do opłacalności działalności tych podmiotów w zakresie usług ładowania.
8. Luki w przepisach prawnych regulujących zasady wymiany informacji z OSD jako operatorem systemu elektroenergetycznego oraz z operatorem infrastruktury mogą rozciągnąć w czasie moment rozpoczęcia świadczenia przez sprzedawcę alternatywnego lub operatora niekoncesjonowanego usługi ładowania i spowodować wzrost rynku tych usług. Będzie się to wiązało z koniecznością poniesienia przez takie podmioty dodatkowych nakładów na rozpoczęcie tego rodzaju działalności.
9. Niejasności co do sposobu prowadzenia przez sprzedawcę alternatywnego lub operatora niekoncesjonowanego działalności w ogólnodostępnym punkcie ładowania, w tym w zakresie technicznego sposobu realizacji usługi, ustalania wielkości zużycia (jednostki rozliczeniowej) i cen, rozliczania z operatorem infrastruktury (wysokość kosztów obsługi) oraz użytkownikiem pojazdu elektrycznego będą stanowiły ryzyko biznesowe, którego uwzględnienie może mieć negatywny wpływ na koszt świadczenia usługi ładowania.

Ostateczny kształt przedmiotowej Ustawy będzie miał bardzo istotny wpływ na innowacyjny charakter wzrostu polskiej gospodarki, gdyż motoryzacja i budownictwo są głównymi lokomotywami wzrostu gospodarczego. **Jej wdrożenie powinno być skorelowane z tworzeniem warunków do inwestycji w rozwój technologii magazynowania energii elektrycznej, inwestycji w powszechny system inteligentnego opomiarowania sieci elektroenergetycznej i w elektryfikację miejskiej komunikacji autobusowej i samochodowej.** Dlatego powinna to być ustawa proaktywna, tzn. pobudzająca działalność innowacyjną w wielu obszarach technologicznych. Doświadczenie wskazuje, że rynki związane obowiązkami koncesyjnymi są mało innowacyjne i nieelastyczne. Ustawa powinna jasno rozdzielać działalność koncesyjną i wolnorynkową i w pełni uwzględnić stwierdzenia, że usługa ładowania nie jest usługą sprzedaży energii elektrycznej. Obowiązek zasilania w energię elektryczną infrastruktury punktów ładowania powinien wynikać z koncesyjnych obowiązków nałożonych na OSD przez prawo energetyczne i być realizowane na takich samych zasadach, jak zasilanie wszystkich innych podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Operator infrastruktury ładowania powinien być traktowany jak każde przedsiębiorstwo realizujące działalność gospodarczą i potrzebujące do jej realizacji zasilania w energię elektryczną. **Infrastruktura ładowania jest innowacją produktową i procesową, która powinna być wyłączona z reżimu koncesyjnego.**

Wszystkie przedłożone opinie, poprawki i uzupełnienia są zgodne z treścią i duchem uzasadnienia potrzeby wdrożenia Ustawy o elektromobilności. Cele i czytelność Ustawy wymagają większego skupienia się na całości zagadnień związanych z elektryfikacją i cyfryzacją pojazdów funkcjonujących w ruchu lądowym, których obecność, zasilanie i zachowanie w przestrzeni otwartej reguluje prawo o ruchu drogowym. Powinna tworzyć warunki do sprawnej transformacji technicznej transportu kołowego poprzez ustanowienie warunków prawnych do zintegrowanego zarządzania funkcjonowaniem pojazdów elektrycznych na drogach. Wymaga to integracji funkcjonalności infrastruktury teleinformatycznej, elektroenergetycznej i drogowej. Jest to na tyle złożona materia, że łączenie problematyki elektromobilności z tematyką obrotu paliwami gazowymi (LPG, CNG) jest rozmyciem celu Ustawy. Jesteśmy świadomi, że wynika to z zakresu treści Dyrektywy [2014/94/UE](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=PL)³, ale należy jednak zauważyć, że dyrektywy często nie są schematami minimalnych wymagań dot. jednej ustawy. Tak jest też w tym przypadku. Połączenie obszarów elektromobilności i infrastruktury paliwowej czyni ustawę nieczytelną dla jej przyszłych użytkowników.

Integracja infrastruktury i związane z tym problemy nie powinny być czynnikiem pogarszającym czytelność prawa. Problem rozrastania się prawa infrastrukturalnego nie jest nowy i był przedmiotem dyskusji przy pracach nad projektem prawa gazowego. W wyniku kolejnych zmian, ustawa „Prawo energetyczne” jest już na tyle niefunkcjonalna i nieczytelna, że wymaga wydzielenia elektroenergetyki

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=PL>

systemowej. Biorąc to pod uwagę, postulujemy wyłączenie komponentu paliwowego z przedmiotowego Projektu Ustawy o elektromobilności i przeniesienie do właściwej przedmiotowo ustawy. Ze względu na rosnącą rolę paliw gazowych i skomplikowaną naturę techniczną i biznesową tego rynku, widzimy potrzebę jednolitego opisanie zasad funkcjonowania tego rynku, zapewniającą bezpieczeństwo fizyczne, pewność zaopatrzenia, jakość itp. w dedykowanej ustawie. Zagadnienia zasilania środków transportu wodnego i powietrznego powinny być regulowane w aktach prawnych właściwych dla portów.

W swej opinii KIGEiT nie odnosi się szczegółowo do zapisów dotyczących paliw gazowych, będących elementami Projektu Ustawy. Uwzględniając powyższe, **przedkładana opinia koncentruje się na tych aspektach, które związane są bezpośrednio z elektromobilnością**.

Opinia KIGEiT przygotowana została z inicjatywy **Sekcji Inteligentnych Sieci – Smart Grids⁴** oraz **Sekcji Energii i Paliw⁵** działających w ramach naszej organizacji. Kształt Projektu Ustawy w istotny sposób zdecyduje, w jakim stopniu polski przemysł skorzysta na cyfrowym rozwoju środków transportu i infrastruktury drogowej. Elektromobilność, to elektryfikacja systemów napędowych pojazdów, technologii transportu i maszyn, element globalnego procesu cyfryzacji i elektronizacji produktów, technologii oraz infrastruktury i usług. Możliwość zastąpienia silnika spalinowego elektrycznym to tylko jedna z wielu istotnych zmian technologicznych, które są wynikiem innowacyjnego rozwoju energoelektroniki, teleinformatyki, oprogramowania, systemów sterowania procesami ładowania/rozładowania akumulatorów, elektronicznych systemów sterowania silnikiem elektrycznym, zawieszeniem, układem hamowania i innymi systemami przesądzającymi o cechach użytkowych pojazdów elektrycznych. Aspekt paliwowy jest bardzo ważny, ale to tylko jeden z wielu elementów, składających się na potrzebę nowych regulacji branżowych. Przedmiotowa ustawa powinna skupić się na potrzebach infrastrukturalnych wynikających z elektryfikacji pojazdów. Pojazd elektryczny będzie miał wiele funkcjonalności cyfrowych, które można wykorzystać do:

- zwiększenia efektywności energetycznej transportu kołowego,
- skrócenia czasu codziennych przejazdów do/i z pracy,
- powiększenia efektywnej przepustowości dróg,
- lepszego wykorzystania miejsc parkingowych,
- zmniejszenia hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza,
- zmniejszenia kosztów transportu kołowego,
- zmniejszenia importu ropy naftowej i gazu.

Realizacja powyższych celów, wymaga pełnego uwzględnienia faktu, że pojazd elektryczny to urządzenie sieciowe wyposażone w mobilny komputer. W ramach niniejszego procesu konsultacyjnego proponujemy i uzasadniamy wprowadzenie szeregu regulacji technicznych, które w pełni wykorzystają wartość ekonomiczną integracji cyfrowej. Elektromobilność zwiększa potrzebę ustanowienia platform współpracy systemu elektroenergetycznego z przemysłem i innymi elementami Wspólnej Infrastruktury Państwa (opisanej w Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju). Wymaga to decyzji dotyczących zbierania i wykorzystania w czasie rzeczywistym danych o ruchu kołowym, obciążeniu sieci elektroenergetycznej, dostępności źródeł zasilania oraz prognoz dotyczących tych danych na następne dni. Wymaga to włączenia do sieci teleinformatycznej urządzeń monitorujących ruch pojazdów, stan obciążenia urządzeń ładowania, źródeł i infrastruktury drogowej. W naszych propozycjach chodzi o zintegrowane wykorzystanie możliwości sieci teleinformatycznej, baz danych, sieci elektroenergetycznej, jednostek generacyjnych i sieci drogowej. Pozwoli to na optymalne sterowanie systemem oraz prognozowanie niezbędnych inwestycji. Głębsze uzasadnienie dla proponowanego poniżej podejścia zamieściliśmy w pracy⁶ opisującej innowacyjne kierunki rozwoju cyfryzacji. Aby można było wykorzystać cały potencjał tkwiący w zintegrowanym zarządzaniu sieciami i urządzeniami do nich przyłączonymi należy:

- ustanowić ramy interoperacyjności sieci i urządzeń,

⁴ <http://www.kigeit.org.pl/sis-sg.html>

⁵ <http://www.kigeit.org.pl/seip.html>

⁶ „Innowacyjna Cyfryzacja” (str. 30 i dalsze) https://mc.gov.pl/files/innowacyjna_cyfryzacja_0.pdf

- zapewnić otwarty dostęp do danych,
- uwzględnić prognozy rozwoju oprogramowania, IoT i technik magazynowania energii,
- stworzyć warunki dla systemów rozproszonych magazynów energii stacjonarnych i mobilnych.

Postulujemy w taki sposób zaprogramować elektryfikację transportu, aby założenia techniczne i koncepcyjne były oparte na rzetelnych prognozach i otwarte na dalszy rozwój techniki. To pozwoli uniknąć zbędnych inwestycji oraz wąskich gardeł. Prezentowane podejście to praktyczny przykład realizacji koncepcji Wspólnej Infrastruktury Państwa.

Konsultowany Projekt Ustawy koncentruje się na zmobilizowaniu potencjału inwestycyjnego spółek energetycznych i na zaangażowaniu JST w proces udostępniania paliw alternatywnych w oparciu o schemat zdefiniowanej alokacji. Projektodawca koncentruje się głównie na implementacji dyrektywy 2014/94/UE i znanych w Polsce technologiach, nie uwzględnia natomiast przesłanek technologicznych i prognoz rozwoju, na jakich dyrektywa została oparta. Skutkiem ograniczonego zakresu i horyzontu prognoz rozwoju technologii jest rezygnacja z uwzględnienia wodoru jako paliwa lub pośredniego nośnika energii. Tymczasem osiągnięcia techniki ogniów paliwowych są bardzo obiecujące. Ze względu na bogate zasoby węgla kamiennego, nie powinniśmy rezygnować z rozwoju zasilania wodorowego. Powinniśmy dać szansę polskiemu górnictwu węglowemu na rozwój gospodarki węglowej i stworzyć warunki do rozwoju samochodów i ciężarówek elektrycznych z ogniwami paliwowymi napędzanymi metanem lub wodorem. Zagadnienia te powinny być opisane przez ustawę właściwą dla gospodarki paliwowej.

Wodór stwarza również możliwość rozwoju technologii elektrolizy wodoru i uniezależnienia motoryzacji elektrycznej od dostępności np. litu. Przepisy dotyczące całości postępowania z wodorem istnieją, więc należy je tylko uaktualnić i adaptować do celów transportowych. Harmonogram wdrożenia i zasady alokacji powinny być przesunięte do rozporządzeń, co pozwoli na szybszą reakcję na postępy w technice transportu wodorowego.

Na drodze obligacji ustawowych można zmusić kontrolowane przez Państwo podmioty/ organizacje do określonych inwestycji, ale będzie to skutkowało niską efektywnością ekonomiczną. Celem regulacji powinno być również uruchomienie potencjału wzrostu i kompetencji tkwiącego w mechanizmach rynkowych. Chodzi o to, by elektryfikacja transportu była źródłem wzrostu gospodarki i związanych z tym przychodów do budżetu. W obecnym projekcie możliwości finansowe i kompetencyjne interesariuszy prywatnych są niewystarczająco wykorzystane dla uruchomienia wszystkich mechanizmów wzrostu tkwiących w nadchodzącej zmianie. Dlatego obawy Ministra Finansów dotyczące niepokojąco wysokiego obciążenia dla budżetu są w pełni uzasadnione. Można je zmniejszyć tylko poprzez utworzenie rynku dla jak największej liczby firm prywatnych, a w szczególności:

- prywatnych inwestorów branżowych,
- producentów sprzętu energoelektronicznego i oprogramowania,
- integratorów systemów teleinformatycznych,
- instalatorów infrastruktury teletechnicznej i elektroenergetycznej.

Aby przyciągnąć inwestycje prywatne i motywować obywateli do zakupu samochodów elektrycznych, potrzebne są otwarte regulacje i jasny, zapisany ustawowo plan ograniczania spalinowego transportu kołowego na terenach zurbanizowanych, o istotnym natężeniu ruchu. W tym samym czasie powinny być realizowane inwestycje w systemy elektrycznych autobusów komunikacji miejskiej. Plany te powinny być zsynchronizowane z planem wycofywania transportu spalinowego z krajów wysokorozwiniętych UE. Jeśli tego nie zrobimy, rozwój elektromobilności u naszych sąsiadów spowoduje zahamowanie rozwoju elektromobilności w Polsce, gdyż nastąpi znaczący spadek cen samochodów spalinowych i wzrost opłacalności ich importu do Polski. Zatem spóźnienie w odpowiednich regulacjach doprowadzi do ponownego wzrostu importu starych samochodów i wzrostu zanieczyszczenia.

Gospodarczym skutkiem spóźnienia będzie wyłączenie polskich przedsiębiorstw z procesu wzrostu opartego na rozwoju elektromobilności. Zamienimy go na proces rozwoju importu rozwiązań i samochodów elektrycznych z innych krajów UE, gdy na skutek rozwoju technologicznego i wzrostu skali

produkcji, samochody te staną się tańsze od spalinowych. Kiedy w końcu uruchomimy spóźniony proces zamykania miast dla transportu spalinowego, możemy spodziewać się rozwoju importu wyeksploatowanych samochodów elektrycznych z krajów sąsiednich.

Powyższy scenariusz (stanowiący prognozę skutków ew. zaniechania) to wniosek z historii utraty korzyści gospodarczych z innowacyjnego etapu rozwoju OZE w UE. Na skutek braku odpowiednich regulacji wynikających z politycznej aberracji węglowej, w roku 2004 nie wykorzystaliśmy mocy produkcyjnych, jakie posiadaliśmy w przemyśle stoczniowym do produkcji turbin wiatrowych, oraz potencjału produkcyjnego zakładów przemysłu elektronicznego do produkcji paneli fotowoltaicznych i osprzętu. Wprowadzenie systemu taryf gwarantowanych na energię elektryczną z OZE przed 2010 rokiem byłoby inwestowaniem w rozwój krajowego przemysłu produkcji turbin i energoelektroniki. Mogliśmy rozwinąć własną technologię i potencjał produkcyjny w oparciu o krajowy rynek zbytu, a przejściowy wzrost kosztów wytwarzania energii elektrycznej z OZE skompensować przychodami z produkcji OZE na rynek niemiecki. Dzisiaj tak polityka nie ma sensu, bo to już nie jest produkcja innowacyjna. Dzisiaj energia elektryczna z wiatru jest tańsza od energii z paliw kopalnych i koszt tej produkcji będzie nadal spadał. Technologia fotowoltaiczna osiągnie ten poziom za 3 lata. Jednak produkcja fotowoltaiczna nie jest już tak opłacalna jak wtedy, gdy była wielką innowacją. Dlatego dzisiaj system dotacji do inwestycji w OZE służy głównie dotowaniu importu. Przypominamy te fakty, byśmy nie popełnili drugi raz tego samego błędu w odniesieniu do elektromobilności, rozwoju technologii magazynowania energii elektrycznej i polityce technologicznej budowy rynku mocy. Procesy są ze sobą ściśle skorelowane.

Polska gospodarka potrzebuje impulsów rozwojowych o charakterze innowacyjnym. Obserwowany lęk przed zamykaniem miast dla ruchu spalinowego to typowe zachowanie antyinnovacyjne, które już tyle razy w przeszłości pozbawiło nas szansy stanięcia w szeregu liderów technicznych.

Propozycje delegacji ustawowych dla wydania specyfikacji technicznych mają na celu:

- oparcie rozwoju o otwarte standardy,
- wykorzystanie inwestycji w Smart Grids do realizacji usług przez podmioty rynkowe,
- pełne wykorzystanie potencjału polskiego przemysłu do produkcji na rzecz europejskiego rynku elektromobilności,
- dopuszczenie do rynku elektromobilności sektora małych i średnich przedsiębiorstw, co pozwoli na uruchomienie pełnej konkurencyjności rynku,
- maksymalne wykorzystanie OZE do zasilania elektrycznego transportu,
- wykorzystanie sieci teleinformatycznych do optymalnego wykorzystania infrastruktury ładowania,
- wykorzystanie teleinformatyki do zarządzania płynnością ruchu drogowego,
- pełne zaimplementowanie odpowiedniego poziomu cyberbezpieczeństwa,
- stworzenie infrastruktury przygotowanej na rozwój transportu autonomicznego.

Proponujemy też, by skorzystać z dorobku Zespołu Transformacji Przemysłowej powołanego do życia rozporządzeniem Ministra Rozwoju⁷. Jednym z wyników prac tego ciała jest postulat szybkiego przygotowania ustawy o specyfikacjach technicznych i standardach jakościowych. Jest to generalne rozwiązanie problemu braku odpowiednich delegacji ustawowych niezbędnych do cyfrowej integracji infrastruktury. Unikniemy w ten sposób konieczności dokonywania zmian w dziesiątkach ustaw, dyktowanych koniecznością wprowadzenia zintegrowanych rozwiązań cyfrowych w infrastrukturze. Elektromobilność to jeden z głównych systemów sieciowych, wymaga holistycznego, otwartego podejścia do technicznego rozwoju infrastruktury.

Uważamy, że zasadnym jest wyjęcie operatorów infrastruktury ładowania mobilnych magazynów energii z obowiązku koncesyjnego wynikającego z prawa energetycznego, by nie zahamować tego rozwoju przez ociążałość i sztywność charakterystycznego dla rynku koncesjonowanego. Zapewni to większą elastyczność cenową i jakościową usług. Ładowanie to nie sprzedaż energii tylko usługa, w której

⁷ <http://mr.bip.gov.pl/organy-pomocnicze-i-doradcze/zespol-ds-transformacji-przemyslowej.html>

energia elektryczna jest jednym z czynników pozwalających na jej świadczenie. To pozwoli na uruchomienie mechanizmów konkurencyjności. Ze względu na oczywiste obligacje publiczne, wystarczy wprowadzić rejestrację tych operatorów i prowadzenie w URE rejestru takich operatorów. Zwracamy uwagę, że zarządzanie siecią wodno-kanalizacyjną ani teleinformatyczną koncesji nie wymaga.

Budowa punktów ładowania samochodów powinna odbywać się bez konieczności uzyskania pozwolenia na budowę. Ich dyslokacja powinna być elementem planowania miejsc parkingowych systemu dróg publicznych, co znacznie przyspieszy proces inwestycyjny. W drodze obowiązkowej specyfikacji technicznej, stanowiska do ładowania pozwoli zapobiec samowoli budowlanej, wykorzystującej proponowane ułatwienie do celów niezgodnych z intencją ustawodawcy. Modernizacji wymagają przepisy dotyczące budowy i posadowienia parkingów oraz odpowiedniej infrastruktury zasilania. W szczególności należy przewidzieć taki system budowania, aby na każdym nowobudowanym parkingu można było instalować coraz większą liczbę punktów ładowania, bez konieczności uzyskiwania osobnych (nowych) zgód budowlanych. Oznacza to, że na etapie inwestycyjnym, każdy parking powinien być wyposażony w kanały teletechniczne niezbędne do instalacji odpowiedniego okablowania. Parkingi powinny być przystosowane do ewentualnego przykrywania ich dachami fotowoltaicznymi wg określonej specyfikacji bez zbędnych prac rekonstrukcyjnych i budowlanych, gdy zarządca parkingu uzna uzupełnienie parkingu o instalacje fotowoltaiczną za konieczne.

Specyfikacja ta powinna być przeniesiona do rozporządzenia. Szczególnie ważna jest synchronizacja działań regulacyjnych w obszarze komunikacji z licznikiem inteligentnym. Należy zadbać, by samochody elektryczne przeznaczone na polski rynek były wyposażone w komunikację elektroniczną pozwalającą na monitorowanie/sterowanie procesem ładowania, a w przyszłości rozładowania pokładowego magazynu energii. To wymaga ustanowienia warunków interoperacyjności liczników energii i samochodów elektrycznych w zakresie komunikacji.

Analiza przepisów Projektu Ustawy

Rozdział 1 – Przepisy ogólne

W artykuł 1, definiującym cel Ustawy, proponujemy uzupełnienie o ramy interoperacyjności urządzeń w sieci urządzeń elektromobilnych i przeniesienie celów paliwowych do innej ustawy. Optymalne zasilanie systemu pojazdów zeroemisyjnych wymaga stworzenia przestrzeni dla funkcjonowania sprzętu i oprogramowania służącego zarządzaniu procesami ładowania i rozładowywania magazynów. Warunkiem redukcji kosztów całkowitych sprzętu i infrastruktury oraz utworzenia przestrzeni dla produkcji i integracji sprzętu i oprogramowania dla wszystkich uczestników rynku jest ustalenie minimalnych specyfikacji technicznych, które zapewnią komunikację elektroniczną pomiędzy wszystkimi elementami systemów. Komunikacja ta powinna być spójna m.in. z komunikacją dla realizacji w punktach ładowania innych usług, np. DSR. Dlatego ramy interoperacyjności powinny objąć zasady udostępniania on-line danych od Operatora Informacji Pomiarowej.

Artykuł 2 proponujemy zmodyfikować w taki sposób, by usunąć zapisy paliwowe i wprowadzić pojęcie pojazdu zeroemisyjnego jako pojazdu w rozumieniu art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128), który nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji, objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych o których mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2017 r. poz. 286). Pojęcie „pojazd” w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym zawiera w sobie wszystkie pojazdy, a więc również autobusy. Poprawkę wprowadzamy, gdyż ustawa o elektromobilności powinna dotyczyć wszystkich pojazdów dopuszczonych do ruchu na drogach publicznych.

Operator infrastruktury ładowania powinien być zdefiniowany jako podmiot prowadzący działalność gospodarczą na zasadach ogólnych, który w swej działalności ma wpisany zakres aktywności polegających na zarządzaniu infrastrukturą ładowania i świadczeniu usług ładowania pojazdów elektrycznych. Operator usługi ładowania ma prawo kupować energię elektryczną niezbędną do swej działalności gospodarczej od dowolnego uprawnionego podmiotu lub wytwarzać ją we własnym zakresie. Operator prawo wykonywać wszystkie dozwolone prawem czynności techniczne mające na celu realizowanie usług ładowania.

Rozdział 2 – Zasady rozwoju infrastruktury

Rozwój infrastruktury ładowania na zasadach rynkowych wymaga współpracy z OSD i sprzedawcami koncesjonowanymi elektrycznej. Zasady te powinny być skupione na potrzebach klienta. Planowanie inwestycji powinno odbywać się nie w oparciu parametry liczbowe dotyczące mieszkańców lub zarejestrowanych samochodów tylko w oparciu o warunki infrastrukturalne motywujące do zakupu samochodu elektrycznego. Takimi warunkami powinny być:

1. Plan stopniowego ograniczania ruchu spalinowego (godzinowo lub obszarowo).
2. Motywacje parkingowe (zniesienie opłat parkingowych dla pojazdów elektrycznych).
3. Publicznie ogłoszony długoterminowy plan uwalniania terenów o wysokiej gęstości zaludnienia od ruchu spalinowego.
4. Planu rozwoju transportu publicznego elektrycznego, będącego komplementarnym uzupełnieniem do rozwoju elektromobilności indywidualnej.

Plan rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej OSD powinien wynikać z oceny potrzeb w zakresie rozwoju sieci elektroenergetycznej na potrzeby elektromobilności. Plan taki powinien być opracowywany na wniosek gminy. Zasady rozwoju infrastruktury powinny uwzględniać fakt, że pierwszą grupą użytkowników pojazdów elektrycznych będą mieszkańcy gmin podmiejskich wokół miast, które będą ograniczać ruch pojazdów spalinowych. Zatem gminy miejskie powinny być zobowiązane do współpracy z gminami podmiejskimi w opracowywaniu planów rozwoju elektromobilności. Na tej podstawie OSD powinno opracować plan rozwoju sieci elektroenergetycznej. Na podstawie planów gminnych i OSD, gmina powinna przekazać informację do podmiotów publicznych zarządzających terenami parkowania samochodów o obowiązku ogłaszania przetargów na budowę infrastruktury. Przetargi te powinny pozwalać na przeprowadzenie wszystkich niezbędnych robót budowlanych i instalacyjnych oraz długoterminowe prowadzenie działalności operatorskiej w zakresie ładowania. Dla zachowania konkurencyjności należy przyjąć, że w pobliżu każdego miejsca zamieszkania powinny dostać pozwolenie na budowę i umowy dzierżawy co najmniej dwa niezależne podmioty. Ochronę konkurencji można zapewnić poprzez zakaz łączenia się przedsiębiorstw funkcjonujących na tym samym terenie. Plany i prognozy rozwoju elektromobilności powinny być przekazane również zarządcom dróg i terenów parkingowych nie będących publicznie dostępnymi. To pozwoli na uruchomienie w odpowiednim czasie inwestycji na zamkniętych osiedlach i ciągach drogowo-piesznych.

Rozmieszczenie i liczba punktów ładowania powinny być wynikiem badań marketingowych operatorów infrastruktury ładowania i nie może zależeć od decyzji władz gminnych. Operatorzy powinni być wybierani w postępowaniu przetargowym, które powinno być przez podmioty publiczne odpowiedzialne za zarządzanie miejscami, w których potrzebne są punkty ładowania pojazdów. Przy popycie na ładowanie nie zabraknie również podmiotów, które będą chciały takie usługi świadczyć. Skuteczność władz gminnych udostępnianiu miejsca pod niezbędne inwestycje najlepiej ocenią wyborcy w czasie wyborów samorządowych.

1. Ograniczenie dostępu do świadczenia usługi ładowania

a) Bariery wynikające ze sposobu ukształtowania prawa własności do ogólnodostępnego punktu ładowania.

Po wybudowaniu ogólnodostępnego punktu ładowania operator infrastruktury będzie właścicielem tego punktu przez czas trwania umowy o pełnienie obowiązków operatora infrastruktury. Wynika to z treści art. 6 ust. 6 Projektu Ustawy, zgodnie z którym po zakończeniu umowy o pełnienie obowiązków operatora infrastruktury, ogólnodostępny punkt ładowania ma zostać nieodpłatnie przekazany gminie. Ta regulacja budzi duże wątpliwości. To jest zły pomysł na pobudzanie konkurencyjności. Z przytoczonej regulacji można wnioskować, że skoro nabycie przez gminę prawa własności punktu ładowania wymaga jego przeniesienia, z materialnoprawnego punktu widzenia punkt ten będzie kwalifikowany jako urządzenie lub zespół urządzeń stanowiących przedmiot własności odrębny od nieruchomości, na której zostanie zlokalizowany i po wybudowaniu operator infrastruktury będzie jego właścicielem do

czasu przeniesienia tego prawa na gminę. Rozwiązanie takie w szczególności w sytuacji, kiedy operatorem infrastruktury będzie OSD może prowadzić do powstania utrudnień w zapewnieniu dostępu do ogólnodostępnego punktu ładowania dla dostawców usługi ładowania.

Właścicielowi przysługuje prawo do korzystania z przedmiotu jego własności z wyłączeniem innych osób, które jak wynika z art. 140 kodeksu cywilnego jest ograniczone jedynie przez zasady współżycia społecznego i przepisy ustawy. Właściciel ma więc co do zasady prawo do decydowania o sposobie używania przedmiotu jego własności i rozporządzania nim zgodnie z własnym uznaniem, chyba, że przepis ustawy wprowadzi w tym zakresie wyraźne ograniczenia. Projekt Ustawy takich postanowień nie konkretyzuje w stopniu wystarczającym dla realizacji celów związanych z rozwojem elektromobilności w Polsce.

Art. 10 ust. 1 Projektu Ustawy wprowadza obowiązek zapewnienia przez operatora infrastruktury dostępu dla dostawców usługi ładowania do ogólnodostępnego punktu ładowania na równoprawnych zasadach. Sposób konkretyzacji tego obowiązku projektowane regulacje pozostawiają jednak w zbyt dużym zakresie swobodnemu uznaniu operatora infrastruktury. Zgodnie z postanowieniami art. 9 pkt. 1 lit. a) Projektu Ustawy „operator infrastruktury zapewnia, aby w ogólnodostępnym punkcie ładowania działalność prowadził co najmniej jeden dostawca usługi ładowania”, przepisy w tak szczątkowym brzmieniu nie eliminują więc ryzyka powstania barier w dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania dla drugiego i kolejnych dostawców usługi ładowania ze względu na brak jasno określonych ram dla kształtowania warunków świadczenia usługi ładowania w Projekcie Ustawy. W sytuacji, kiedy operatorem infrastruktury i właścicielem ogólnodostępnego punktu ładowania miałyby być OSD, dostęp do świadczenia usług ładowania może napotkać podobne bariery jak te, które powstały w przypadku wyboru sprzedawcy energii elektrycznej dla punktów oświetlenia w gminach.

Model własnościowy majątku oświetleniowego w gminach funkcjonuje analogicznie jak model zaproponowany w Projekcie Ustawy dla ogólnodostępnych punktów ładowania. Infrastruktura oświetleniowa jest własnością OSD, jednak to na gminie ciąży obowiązek sfinansowania kosztów dostarczenia energii elektrycznej na potrzeby oświetlenia. Dysfunkcyjność i antyinnovacyjność tego modelu potwierdza wieloletnia praktyka. To właśnie ten model bloku podnoszenia efektywności energetycznej oświetlenia. Ponieważ jest o infrastruktura analogiczna, należy się spodziewać analogicznych patologii. W związku z tym gminy nie mają swobody wyboru podmiotu, który dostarcza energię elektryczną na potrzeby oświetlenia. OSD jako właściciel infrastruktury, tj. punktu poboru energii w granicach przysługującego mu prawa własności narzuca gminom dostawcę wybranego przez siebie. Praktyka pokazuje więc, że zaproponowany w art. 6 ust. 6 Projektu Ustawy model nie sprzyja zapewnieniu równoprawnego dostępu do infrastruktury i może blokować rozwój usług ładowania. Rozwiązania w zakresie przyjętego modelu własnościowego ogólnodostępnego punktu ładowania nie można więc uznać za zgodnego z celem wprowadzanej regulacji. Wskazane bariery mają o tyle istotne znaczenie, że w art. 6 ust. 1 Projektu Ustawy wskazano jedynie minimalny czas obowiązywania umowy o pełnienie obowiązków operatora infrastruktury. W związku z tym, że okres zwrotu z inwestycji infrastrukturalnych jest długi, z punktu widzenia OSD atrakcyjny będzie jak najdłuższy czas trwania takiej umowy. Oznacza to, że bariery stworzone dla dostawców usługi ładowania będą utrzymywały się przez nieznaną na obecnym etapie czas. Jedynie na marginesie powyższych uwag należy również zauważyć, że w sytuacji kiedy Projekt Ustawy nie precyzuje, który OSD ma pełnić funkcję operatora infrastruktury w sytuacji, kiedy na obszarze gminy działa kilku OSD, w tym także OSDn, co dodatkowo może opóźnić rozpoczęcie budowy infrastruktury.

Zgodnie z projektem zmian do art. 33 Dyrektywy 2009/72 zawartym w tzw. „pakiecie zimowym” państwa członkowskie powinny co 5 lat przeprowadzać konsultacje społeczne, których wyniki mogą prowadzić do decyzji o stopniowym wycofywaniu się OSD z prowadzenia działań w zakresie obsługi ogólnodostępnych punktów ładowania. Przyjęty w art. 6 ust. 1 Projektu Ustawy minimalny okres obowiązywania umowy o pełnienie obowiązków operatora infrastruktury w przypadku OSD nie gwarantuje właściwej realizacji takich działań. Ze względu na fakt, że OSD w dominującej części są bezpośrednio kontrolowane przez Państwo, znacznie lepiej jest nie wprowadzać tych podmiotów na rynek operatorów ładowania i nie będzie wtedy problemu z ich wycofaniem.

W kontekście przyjętego sposobu uregulowania prawa własności ogólnodostępnego punktu ładowania, za istotną lukę prawną należy również uznać brak przepisów dotyczących statusu własnościowego punktu w razie przedterminowego rozwiązania umowy. Z art. 6 ust. 6 Projektu Ustawy wynika bowiem jedynie obowiązek przeniesienia własności „po upływie terminu, na jaki została zawarta umowa”. Jeśli OSD zostaną wycofani z podmiotów uprawnionych do prowadzenia tej działalności, obowiązek przeniesienia własności przestaje mieć sens. Projektowana regulacja jest więc niewystarczająca, żeby jednoznacznie wywieść z niej prawo gminy do żądania przeniesienia własności ogólnodostępnego punktu ładowania po faktycznym zakończeniu umowy z operatorem infrastruktury. W przypadku, kiedy właścicielem punktu będzie od razu OSD, nie zostanie również zawarta umowa o przyłączenie do sieci (art. 11 Projektu Ustawy) – może się więc pojawić wątpliwość, jakie będą warunki przejęcia przez gminę ogólnodostępnego punktu ładowania, w szczególności w kontekście ustalonych przez OSD parametrów punktu i zasad jego współpracy z siecią. Nabycie przez gminę własności punktu zaraz po jego wybudowaniu jednoznacznie wyeliminowałoby takie wątpliwości.

W celu wyeliminowania wskazanego ryzyka, konieczne jest przyznanie prawa własności ogólnodostępnego punktu ładowania po jego wybudowaniu podmiotowi, w którego interesie będzie wspieranie wzrostu zainteresowania świadczeniem usług ładowania. Wzrost taki jest możliwy jedynie przy zapewnieniu realnego dostępu do świadczenia tych usług odpowiedniej liczbie dostawców. Adekwatnym rozwiązaniem byłoby przeniesienie prawa własności na gminę od razu po wybudowaniu punktu. Może to wymagać zmiany struktury opłat związanych z użytkowaniem nieruchomości przez operatora infrastruktury oraz uzyskaniem dostępu do punktu przez dostawców usługi ładowania określonych w art. 6 ust. 3 i 7 oraz art. 10 ust. 2 pkt. 3 Projektu Ustawy. Jednak bez wprowadzenia zmian w modelu własnościowym nie będzie możliwe wyeliminowanie wskazanych barier dla rozwoju rynku usług ładowania, a więc nie będzie można osiągnąć celu związanego z implementacją przepisów unijnych. Jeszcze lepiej byłoby, gdyby ograniczone środki gmin nie były lokowane w przedsięwzięcia komercyjne. Najwłaściwiej będzie, gdy prywatni operatorzy na konkurencyjnym rynku będą posiadaczami i właścicielami infrastruktury ładowania.

b) Zasady ustalania warunków dostępu do ogólnodostępnego punktu ładowania

i. Zasady dostarczania energii elektrycznej w jednym ogólnodostępnym punkcie ładowania przez kilku dostawców usługi ładowania

Przyjęty w Projekcie Ustawy model funkcjonowania ogólnodostępnych punktów ładowania, który zakłada, że prawo do wyboru dostawcy usługi ładowania będzie przysługiwało użytkownikowi pojazdu elektrycznego. Należy uznać to za rozwiązanie efektywne i pożądane z punktu widzenia rozwoju rynku usług ładowania. Jak pokazuje dotychczasowy przebieg procesów związanych z liberalizacją rynku elektroenergetycznego, tylko zwiększenie liczby podmiotów, które mogą świadczyć określoną usługę związaną z dostarczaniem energii elektrycznej gwarantuje ochronę praw jej odbiorców. Wdrożenie przyjętego modelu wymaga jednak dalej idącego uregulowania zasad prowadzenia działalności przez dostawców usługi ładowania. Projekt Ustawy w obecnym brzmieniu nie wprowadza mechanizmów, które pozwoliłyby na pełną implementację założonego modelu.

Usługa ładowania pojazdów elektrycznych może obejmować, dostarczenie energii elektrycznej, regulację mocy i czasu ładowania, ładowania magazynu lokalnego, udostępnienie infrastruktury do ładowania, miejsca ładowania oraz wybór dostawcy usług. Nie zmienia to faktu, że dostarczanie energii elektrycznej będzie odbywało się w systemie elektroenergetycznym, w którym identyfikacja dostawcy i odbiorcy odbywa się przez punkt poboru energii. W Projekcie Ustawy, w tym również w części wprowadzającej zmiany w Prawie energetycznym, nie uregulowano sposobu w jaki ma się odbywać wybór dostawcy usługi ładowania, którego energia elektryczna będzie faktycznie nabywana w ogólnodostępnym punkcie ładowania przez podmiot ładujący pojazd elektryczny.

Ogólnodostępny punkt ładowania przyłączony do sieci OSD będzie własnością określonego podmiotu. Powoduje to, że stroną umowy o przyłączenie zawieranej z OSD będzie właśnie ten podmiot (art. 11 Projektu Ustawy). Pojawia się więc istotna wątpliwość, czy użytkownik pojazdu elektrycznego, który będzie korzystał z usługi ładowania, będzie mógł być identyfikowany jako odbiorca przyłączony do sieci OSD. Art. 4j ust. 2 Prawa energetycznego pozwala bowiem domagać się realizacji prawa do wy-

boru dostawcy energii elektrycznej jedynie odbiorcy przyłączonemu do sieci dystrybucyjnej. Jako odbiorcę przyłączonego do sieci w ogólnodostępnym punkcie ładowania w obecnym stanie prawnym można na pewno identyfikować operatora infrastruktury. W związku ze wskazaną wątpliwością, nie można uznać, że art. 10 ust. 1 oraz art. 16 ust. 1 Projektu Ustawy w obecnym brzmieniu gwarantuje użytkownikowi pojazdu elektrycznego możliwości skorzystania z usług wybranego dostawcy.

Należy dodatkowo zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 4j ust. 6 Prawa energetycznego zmiana dostawcy energii elektrycznej w punkcie przyłączonym do sieci może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 21 dni od dnia poinformowania OSD o zawarciu nowej umowy. Możliwe jest zawarcie więcej niż jednej umowy sprzedaży energii elektrycznej w jednym punkcie przyłączonym do sieci. Przy niejednoznacznym uregulowaniu zasad współpracy i roli operatora infrastruktury oraz dostawcy usługi ładowania może się pojawiać problem na kim ciąży obowiązek zgłoszenia do OSD obowiązujących w ogólnodostępnym punkcie ładowania umów. W braku odmiennej regulacji prawnej świadczenie usługi ładowania będzie mogło rozpocząć się jedynie przy zachowaniu terminów i procedury obowiązującej przy zgłaszaniu standardowych umów sprzedaży energii elektrycznej.

Innowacyjność usługi ładowania wymusza na ustawodawcy uregulowanie zasad jej świadczenia w taki sposób, żeby dostarczanie energii elektrycznej do punktu ładowania nie naruszało zasad funkcjonowania systemu elektroenergetycznego. Istotną kwestią jest więc wprowadzenie mechanizmów wspierających możliwość funkcjonowania kilku dostawców usługi ładowania w danym punkcie. Jednym z nich jest ustalenie zasad identyfikacji punktu poboru energii w celu zagwarantowania użytkownikowi pojazdu elektrycznego prawa do wyboru dostawcy. Kwestią wymagającą uregulowania jest również procedura zgłaszania umów zawartych przez operatora infrastruktury z dostawcami usługi ładowania do OSD i sposób ich realizacji na sieci dystrybucyjnej.

Opisane powyżej problemy najlepiej jest rozwiązać poprzez pełne przyjęcie tezy zawartej w Projekcie Ustawy, że ładowanie to nie jest zakup energii elektrycznej i wprowadzenie otwartości na realizację płatności za ładowanie pojazdów z wykorzystaniem techniki informacyjnej,

ii. Warunki świadczenia usługi ładowania ustalone w umowie o dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania

Zgodnie z art. 9 pkt. 2 Projektu Ustawy to „operator infrastruktury udostępnia informacje dotyczące zasad korzystania z ogólnodostępnych punktów ładowania oraz instrukcję obsługi tego punktu”, a szczegółowe warunki, na jakich dostawca usługi ładowania będzie świadczyć tę usługę w ogólnodostępnym punkcie ładowania ma określać umowa o dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania zawierająca co najmniej postanowienia określone w art. 10 ust. 2 pkt. 2 Projektu Ustawy. Przepisy pozostawiają więc operatorowi infrastruktury duży stopień dowolności w kształtowaniu tych kwestii. Zakres przytoczonej regulacji należy uznać za rozwiązanie szczątkowe, niewystarczające dla zobiektywizowania warunków świadczenia usług ładowania w skali kraju, co stanowi istotną barierę dla zaangażowania na rynku tych usług tzw. „sprzedawców alternatywnych” energii elektrycznej i podmiotów niekoncesjonowanych.

Usługa ładowania pojazdów elektrycznych zgodnie z założeniami ustawodawcy zawartymi w uzasadnieniu Projektu Ustawy nie ma być standardową sprzedażą energii elektrycznej realizowaną dotychczas przez przedsiębiorstwa obrotu, ale „nowym rodzajem działalności gospodarczej wykraczającym swoim zakresem poza sprzedaż energii elektrycznej (obejmuje także udostępnienie infrastruktury do ładowania, miejsca ładowania, pozwala na wybór dostawcy usług)”. Jakkolwiek prawnie dopuszczalne jest posiadanie więcej niż jednej umowy sprzedaży energii elektrycznej w jednym punkcie przyłączonym do sieci to można dla niego zawrzeć tylko jedną umowę dystrybucji albo umowę kompleksową. Usługa ładowania pojazdów elektrycznych obejmuje nie tylko sprzedaż, ale również dostarczenie energii elektrycznej, co zbliża jej konstrukcję do funkcjonującej na rynku elektroenergetycznym umowy kompleksowej. Brak odpowiednich regulacji w Projekcie Ustawy, które określałyby zasady świadczenia usługi ładowania pozostawia ukształtowanie tej sfery swobodnemu uznaniu operatora infrastruktury. Oznacza to, że jeżeli operator infrastruktury zawrze umowę o dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania z jednym dostawcą usługi ładowania, który będzie dostarczał prąd do tego punktu na podstawie umowy odpowiadającej w swej treści umowie kompleksowej, pojawi się prawna przeszkoda w zawarciu w tym punkcie umowy z drugim i kolejnymi dostawcami usługi ładowania. Ma to szczególnie

doniosłe znaczenie w sytuacji, kiedy operatorem infrastruktury będzie OSD, ponieważ zgodnie z art. 5 pkt. 2 Projektu Ustawy w takiej sytuacji pierwszym dostawcą usługi ładowania będzie sprzedawca zobowiązany. Zawarcie przez OSD umowy o charakterze kompleksowym ze sprzedawcą zobowiązanym może skutecznie zablokować innym dostawcom świadczenie usługi ładowania w ogólnodostępnym punkcie ładowania. Prowadzi to do wniosku, że art. 5 oraz art. 10 ust. 2 pkt. 2 Projektu Ustawy w obecnym brzmieniu mogą doprowadzić do powstania systemu, w którym zasada równoprawnego dostępu do ogólnodostępnego punktu ładowania dla dostawców usługi ładowania, wyrażona w art. 10 ust. 1 Projektu Ustawy, nie będzie mogła być realizowana.

Art. 10 ust. 2 Projektu Ustawy określa minimalne wymagania dotyczące treści umowy o dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania, które pozostawiają szereg aspektów związanych z warunkami współpracy operatora infrastruktury i dostawcy usługi ładowania do ustalenia operatorowi infrastruktury. Jakkolwiek art. 47 ust. 1 pkt. 3 Projektu Ustawy wprowadza karę za niezapewnienie dostawcom usługi ładowania dostępu zgodnie z art. 9 pkt. 1 lit. a) Projektu Ustawy, trudno jednoznacznie przesądzić czy sankcją tą objęte jest również takie ukształtowanie postanowień umowy o dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania, które będzie się wiązało z koniecznością dostosowania systemu teleinformatycznego dostawcy lub nałoży warunki uciążliwe z punktu widzenia konkretnego dostawcy. Wątpliwości te będą aktualne w szczególności w sytuacji, kiedy operatorem infrastruktury zostanie OSD, a dostawcą z mocy prawa zostanie sprzedawca zobowiązany, co wypełni w zasadzie dyspozycję art. 9 pkt. 1 lit. a) Projektu Ustawy. Należy wskazać, że wszelkie regulacje, które mogą prowadzić do sporów między operatorem infrastruktury i dostawcą usługi ładowania co do zasad ich współpracy należy uznać za negatywnie wpływające na kształtowanie się rynku usług ładowania i dostęp do tego rynku dla dostawców.

Jednym z najbardziej newralgicznych aspektów związanych z prowadzeniem działalności w zakresie usług ładowania jest sposób ustalania i wysokość kosztów ponoszonych przez dostawców usługi ładowania na rzecz operatora infrastruktury. Projekt Ustawy wymienia jako wymagające rozliczeń dwa rodzaje kosztów – energii elektrycznej zużytej przez punkt ładowania oraz związanych z zapewnieniem dostępu do tego punktu. Nie jest jednak jasne, kto ma dostarczać energię elektryczną niezbędną dla zasilenia ogólnodostępnego punktu ładowania ani kto będzie ponosił koszty jej dostarczenia do punktu (płacił za dystrybucję). Nie wiadomo również jakie koszty mogą być przyjęte przez operatora infrastruktury jako podstawa wyliczenia należnego od dostawcy usługi ładowania kosztu dostępu do punktu. W przypadku operatora infrastruktury wyłonionego w drodze konkursu, który może być jednocześnie dostawcą usługi ładowania (art. 10 ust. 4 Projektu Ustawy), brak jasnego uregulowania w tej kwestii może prowadzić do przenoszenia kosztów działalności związanej z dostawą energii elektrycznej na koszty obsługi punktu. W każdym przypadku, również kiedy operatorem będzie OSD, brak ustalenia dopuszczalnych składników opłat za dostęp do infrastruktury może prowadzić do narzucenia nierynkowych zasad rozliczeń.

Poza zakresem regulacji art. 10 ust. 2 Projektu Ustawy pozostawiono również kwestię bilansowania handlowego. Energia elektryczna dostarczana do określonego miejsca w sieci i z niego pobierana podlega bilansowaniu, co wiąże się z powstaniem określonych kosztów. W przypadku punktu poboru, dla którego zawarto więcej niż jedną umowę sprzedaży energii elektrycznej, bilansowanie jest realizowane dla całego punktu przez jeden podmiot. Art. 10 ust. 2 pkt. 3 Projektu Ustawy nie wymienia wprost kosztu bilansowania handlowego jako podlegającego rozliczeniu przez operatora infrastruktury, co należy uznać za istotną lukę. Problem rozliczania kosztów bilansowania handlowego został dostrzeżony i uregulowany na gruncie innych przepisów.

W ustawie OZE ustawodawca wprost wskazał osoby odpowiedzialne za poniesienie tych kosztów (art. 41 ust. 9 i art. 43 ust. 2 Ustawy OZE). Rozwiązanie takie należy uznać za pożądane również na gruncie Projektu Ustawy. Pozwoli ono na jednoznaczne ustalenie, czy koszt bilansowania handlowego powinien być wliczony w opłaty zmienne lub stałe pobierane przez operatora infrastruktury w związku z zapewnieniem dostępu do ogólnodostępnego punktu ładowania czy każdy z dostawców usługi ładowania powinien rozliczać się z tego tytułu z podmiotem odpowiedzialnym za bilansowanie handlowe w odniesieniu do energii elektrycznej dostarczonej przez niego do ogólnodostępnego punktu ładowania.

W Projekcie Ustawy powinny znaleźć się zapisy, które gwarantują wyeliminowanie możliwości subsydiowania działalności w zakresie obsługi ogólnodostępnego punktu ładowania i realizowania dostaw na wzór unbundlingu obowiązującego przedsiębiorstwa energetyczne zintegrowane pionowo. Pożądane byłoby również stworzenie wytycznych dla zasad rozliczeń, które może stosować operator infrastruktury w stosunku do dostawców usługi ładowania na wzór przepisów zawartych w art. 45a i art. 46 Prawa energetycznego. Działania takie będą sprzyjały równoprawnemu traktowaniu dostawców usługi ładowania w skali kraju.

iii. Mechanizm kontroli warunków dostępu i zasad świadczenia usługi ładowania przez organ regulacyjny

Z uwagi na wczesny etap rozwoju rynku usług ładowania konieczna może być ingerencja organu regulacyjnego w działania związane z uzyskaniem dostępu do ogólnodostępnych punktów ładowania dla dostawców usługi ładowania. Projekt Ustawy w obecnym brzmieniu nie przewiduje rozwiązań, które by na to pozwalały. Zgodnie z art. 3 ust. 1 i 4 Projektu Ustawy OSD opracowuje program budowy ogólnodostępnych punktów ładowania oraz przedsięwzięć niezbędnych do przyłączenia tych punktów do sieci jako część planu rozwoju w rozumieniu art. 16 ust. 4 Prawa energetycznego, który co do zasady podlega uzgodnieniu z Prezesem URE. Plan ten jednak odnosi się do kwestii związanych z funkcjonowaniem sieci, ale nie określa warunków technicznych i zasad funkcjonowania ogólnodostępnych punktów ładowania, które są do tej sieci przyłączone. Udział organu regulacyjnego zgodnie z proponowaną treścią przepisów kończy się więc na etapie ustalania zasad przyłączania ogólnodostępnych punktów ładowania do sieci. Kwestie związane z ustalaniem zasad świadczenia usługi ładowania nie będą uregulowane w aktach wykonawczych, ponieważ legitymacja do ich wydania, w którą ma być wyposażony minister właściwy do spraw energii ogranicza się jedynie do uszczegółowienia wymagań dotyczących bezpieczeństwa eksploatacji punktów ładowania i warunków technicznych dla ogólnodostępnych punktów ładowania dotyczących gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych oraz warunków przyłączania do sieci (art. 21 Projektu Ustawy). Prowadzi to do zbyt daleko idącej swobody w ustalaniu przez operatora infrastruktury zasad świadczenia usługi ładowania.

Umowa o dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania nie została również włączona do katalogu umów wymienionych w art. 8 ust. 1 Prawa energetycznego i w razie odmowy jej zawarcia, sporu między dostawcą usługi ładowania a operatorem infrastruktury nie będzie można poddać rozstrzygnięciu Prezesa URE. Istniejące regulacje, które sprowadzają Prezesa URE jedynie do roli mediatora w sporach dotyczących odmowy zawarcia enumeratywnie wyliczonych umów należy również uznać za niewystarczające, zwłaszcza w związku z pozostawionym operatorowi infrastruktury w Projekcie Ustawy zakresem uznaniowości co do ustalania warunków świadczenia usług ładowania. Co do zasady postanowienia umów zawieranych w związku z dostawami energii elektrycznej należą do materii cywilnoprawnej i ewentualne spory z nimi związane mogą być rozstrzygane przez sądy powszechne. Organ regulacyjny może podejmować na tej płaszczyźnie określone działania jedynie w razie przyznania mu takich kompetencji na gruncie ustawy. Przy braku utrwalonej praktyki rynkowej i dopiero tworzących się standardach współpracy między operatorami infrastruktury i dostawcami usług ładowania, rozstrzygnięcie sporów na drodze sądowej nie jest rozwiązaniem ani efektywnym, ani stymulującym kształtowanie się praktyk rynkowych. Przyznanie organowi regulacyjnemu kompetencji ingerowania w warunki świadczenia usług ładowania jest więc kluczowe dla dynamiki wzrostu liczby pojazdów elektrycznych w Polsce oraz rozwoju usług ładowania.

Konieczność zaangażowania organu regulacyjnego w funkcjonowanie rynku usług ładowania rysuje się dość wyraźnie na gruncie art. 4 ust. 10 Dyrektywy 2014/94, zgodnie z którym „Państwa członkowskie zapewniają, by ceny stosowane przez operatorów publicznie dostępnych punktów ładowania były rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.” W art. 57 pkt. 9 lit. c), pkt. 10 i pkt. 11 Projektu Ustawy wprowadzono propozycję zmian Prawa energetycznego w zakresie taryf dla energii elektrycznej, jednak projektowane przepisy odnoszą się do transportu publicznego. Ponadto art. 57 pkt. 8 lit. b) Projektu Ustawy wprowadza zwolnienie z obowiązku uzyskiwania koncesji na obrót energią elektryczną dla ładowania pojazdów elektrycznych. Jednak w przepisach Projektu Ustawy nie zostało jednoznacznie określone, czy operator infrastruktury lub dostawca usługi ładowania jest zobowiązany do stosowania taryfy, która podlegałaby zatwierdzeniu przez Prezesa URE ani czy

obowiązują go regulacje dotyczące zasad kształtowania cen i stawek opłat obowiązujące przedsiębiorstwa energetyczne. W przypadku cen energii elektrycznej oferowanej dla ładowania pojazdów przez dostawców usługi ładowania taryfowanie jest w zasadzie zbędne, z uwagi na rynkowy charakter obrotu energią w Polsce i uregulowanie kwestii związanych z kalkulacją opłat w przepisach Prawa energetycznego. W przypadku operatora infrastruktury, którego opłaty będą determinowały ostatecznie koszty ładowania pojazdu elektrycznego sytuacja wymaga jasnych regulacji, które pozwolą na właściwą implementację wymogów Dyrektywy 2014/94.

Potrzeba zaangażowania organu regulacyjnego na rynku usług ładowania jest dostrzegana na szczeblu unijnym. Projektowane zmiany do art. 33 Dyrektywy 2009/72 w pakiecie zimowym wskazują na możliwość zezwolenia OSD pełnienia funkcji operatora infrastruktury po warunkiem, że nie było możliwości wyłonienia innego podmiotu w procedurze przetargowej oraz organ regulacyjny udzielił na to zgody. Bez względu na ostateczny kształt przyjętych w Dyrektywie 2009/72 zmian, wskazane rozwiązanie angażujące organ regulacyjny w kształtowanie zasad funkcjonowania ogólnodostępnych punktów ładowania należy uznać za potrzebne.

Kierunkiem, który powinien obrać ustawodawca na gruncie Projektu Ustawy jest przyznanie Prezesowi URE uprawnienia do rozstrzygania sporów związanych z odmową zawarcia przez operatora infrastruktury umowy z dostawcą usługi ładowania, w tym także możliwości ukształtowania spornej treści takiej umowy przed i po jej podpisaniu. Rozwiązanie to powinno dotyczyć również możliwości ukształtowania umowy o pełnienie obowiązków operatora infrastruktury. Zaangażowanie organu regulacyjnego powinno być także możliwe przy ocenie kryteriów organizowanego zgodnie z art. 4 Projektu Ustawy konkursu pod kątem możliwości wyłonienia na ich podstawie operatora infrastruktury, żeby funkcji tej nie musiał pełnić OSD. Ponadto uregulowania wymaga także kwestia taryfowania. Potrzebne są przepisy, które w sposób jasny wyłączą obowiązek taryfowania dostawców usługi ładowania oraz pozwolą rozstrzygnąć, czy na operatorach infrastruktury będzie ciążył obowiązek taryfowania ich usług przez wprowadzenie taryf kształtujących ceny maksymalne. Rozwiązaniem uzupełniającym w tym przedmiocie może być również upoważnienie Prezesa URE do ingerowania w sposób kalkulacji opłat przyjętych w rozliczeniach przez operatora infrastruktury. Przepisy takie powinny zostać wprowadzone wprost do Projektu Ustawy lub jako odpowiednia zmiana w treści przepisów Prawa energetycznego.

c) Dofinansowanie kosztów budowy ogólnodostępnego punktu ładowania z opłat w taryfie OSD

Dla OSD, który obejmie funkcję operatora infrastruktury, obsługa punktów ładowania nie będzie miała charakteru działalności nakierowanej na rozwijanie rynku usług ładowania. Wynika to z wprowadzonego w Projekcie Ustawy dodatkowego źródła finansowania przez OSD budowy ogólnodostępnego punktu ładowania. Art. 8 Projektu Ustawy pozwala zaliczyć poniesione przez OSD koszty do kosztów uzasadnionych działalności w rozumieniu art. 3 pkt. 21 Prawa energetycznego, a więc kwot, które stanowią podstawę do kalkulacji cen i stawek opłat ustalanych w taryfie OSD. Przyjęcie takiego rozwiązania prowadzi do uprzywilejowania OSD w roli operatora infrastruktury, który nie będzie miał potrzeby takiego ukształtowania modelu biznesowego obsługi ogólnodostępnego punktu ładowania jak operator infrastruktury wybrany w drodze konkursu. Ten ostatni będzie musiał środki na budowę ogólnodostępnych punktów ładowania pozyskać na rynkowych zasadach, podczas gdy OSD sfinansuje swoje koszty z podwyżki opłat za usługi dystrybucji, a więc uzyska je „z kieszeni” obywateli. Postanowienia art. 8 Projektu Ustawy mogą doprowadzić do braku zainteresowania udziałem w konkursie ze strony podmiotów innych niż OSD. W związku z tym objęcie funkcji operatora infrastruktury przez OSD stanie się w Polsce standardem, a nie rozwiązaniem „rezerwowym”.

W sytuacji, kiedy OSD ma realizować budowę ogólnodostępnych punktów ładowania z opłat dystrybucyjnych, tym bardziej uzasadnione jest, żeby prawo własności tego punktu po jego wybudowaniu została od razu przeniesiona na gminę, która zapewni, żeby warunki używania infrastruktury wybudowanej de facto ze środków obywateli zaspokoili w pełnym zakresie ich potrzeby w zakresie usług ładowania. Ponadto z punktu widzenia rozwoju elektromobilności w Polsce, konieczne jest takie ukształtowanie warunków realizowania inwestycji w infrastrukturę ogólnodostępnych punktów ładowania, żeby ich budowanie przez OSD nie było bardziej opłacalne niż w przypadku operatorów infrastruktury wyłonionych w drodze konkursu. W przeciwnym razie wprowadzane regulacje doprowadzą do braku

zainteresowania budową punktów ładowania ze strony podmiotów prywatnych, co stoi w sprzeczności z założeniami wyrażonymi w przepisach unijnych.

d) Pozycja sprzedawcy alternatywnego w ogólnodostępnym punkcie ładowania obsługiwany przez OSD

Zgodnie z art. 5 pkt. 2 Projektu Ustawy w sytuacji, kiedy OSD pełni funkcję operatora infrastruktury, „dostawcą usługi ładowania jest sprzedawca zobowiązany w rozumieniu art. 40 ust. 1 [ustawy OZE]”. Z przywołanego przepisu nie wynika jednoznacznie czy intencją ustawodawcy jest, żeby sprzedawca zobowiązany był jedynym sprzedawcą w ogólnodostępnym punkcie ładowania. Prowadziłoby to do odejścia od wprowadzonej w art. 9 pkt. 1 lit. a) Projektu Ustawy możliwości otwarcia dostępu do świadczenia usługi ładowania dla kolejnych podmiotów. Ponadto wprowadzona w art. 10 ust. 1 Projektu Ustawy zasada zapewnienia równoprawnego dostępu do świadczenia usługi ładowania dla jej dostawców jako nadrzędna zasada wprowadzanej regulacji wymusza określoną interpretację pozostałych przepisów. Jednak z praktycznego punktu widzenia zaproponowane brzmienie art. 5 pkt. 2 Projektu Ustawy prowadzi do powstania obowiązku zawarcia umowy o dostępie do ogólnego punktu ładowania ze sprzedawcą zobowiązanym, co wymusza na OSD jako operatorze infrastruktury takie ukształtowanie treści umów oferowanych dostawcom usług ładowania, które będą umożliwiały realizowanie przez sprzedawcę zobowiązanego usługi ładowania. Z uwagi na szcątkowy zakres regulacji dotyczącej warunków świadczenia tej usługi zawartych w art. 10 ust. 2 Projektu Ustawy i pozostawienia dużej uznaniowości przy ich ustaleniu operatorowi infrastruktury, kwestie dotyczące zasad wymiany danych i prowadzenia rozliczeń będą kształtowane z uwzględnieniem potrzeb sprzedawców zobowiązanych. Taki skutek stoi w sprzeczności z zasadą równoprawnego traktowania dostawców usług ładowania.

Najwięksi OSD w kraju należą do tych samych grup kapitałowych co sprzedawcy zobowiązani, a więc podmioty te z zasady wdrażają kompatybilne standardy wymiany informacji i danych. Istnieje więc realne ryzyko, że przy daleko idącej swobodzie kształtowania zasad współpracy OSD jako operatora infrastruktury z dostawcami usługi ładowania, sprzedawcy alternatywni, aby uzyskać dostęp do infrastruktury ogólnodostępnego punktu ładowania będą musieli dostosować się do stosowanych przez OSD i sprzedawców zobowiązanych standardów teleinformatycznych. Może to wymagać czasu i znacznych nakładów finansowych, co stanowi istotną barierę dla możliwości zaoferowania usługi ładowania przez sprzedawców innych niż zobowiązani. Stawia to sprzedawców alternatywnych z zasady w gorszej sytuacji niż sprzedawców „zasiedziały”, zwłaszcza w sytuacji, kiedy ci ostatni będą z mocy prawa uzyskiwać status dostawcy usługi ładowania.

Ustawodawca ustanawiając „rezerwowych” uczestników systemu ładowania pojazdów elektrycznych powinien więc na poziomie Ustawy mocniej zaakcentować ich uzupełniającą rolę w stosunku do podmiotów, które będą realizować obowiązki operatora infrastruktury lub dostawcy usługi ładowania na zasadach rynkowych. W konsekwencji art. 5 pkt. 2 Projektu Ustawy powinien kształtować pozycję sprzedawcy zobowiązanego jako rezerwowego dostawcy usługi ładowania w sytuacji, kiedy inny dostawca nie będzie chciał świadczyć usług w ogólnodostępnym punkcie ładowania. W przeciwnym razie przyjęta regulacja będzie znacząco utrudniać rozwój rynku usług ładowania.

2. Opomiarowanie energii elektrycznej pobieranej w punkcie ładowania

Punkt ładowania jak wynika z art. 16 ust. 1 i 2 Projektu Ustawy ma być wyposażony w system teleinformatyczny, który umożliwi komunikację z układami pomiarowo-rozliczeniowymi w pojazdach elektrycznych. W Projekcie Ustawy nie zostały wprowadzone przepisy, które szczegółowo regulowałyby sposób dokonywania pomiarów energii dostarczanej do ładowania czy zasady wymiany danych pomiarowych oraz dokonywanie rozliczeń przez OSD, operatora infrastruktury czy dostawcę usługi ładowania. Art. 21 Projektu Ustawy wprowadza ogólne uprawnienie do określenia warunków technicznych dla ogólnodostępnych punktów ładowania w aktach wykonawczych, przepisy w tym zakresie należy jednak uznać za niewystarczające.

Rozliczenie energii elektrycznej pobranej do ładowania pojazdów elektrycznych wymaga w pierwszej kolejności ustalenia jednostki rozliczeniowej. Projekt Ustawy nie określa, czy rozliczenia mają się

odbywać w kWh, jednostkach czasu czy innych jednostkach wybranych przez dostawcę usługi ładowania lub operatora infrastruktury. Z uwagi na możliwość stosowania w punktach ładowania urządzeń o różnej prędkości ładowania, kwestia ta ma kluczowe znaczenie dla wprowadzenia jednolitego modelu świadczenia usług ładowania. Projekt Ustawy nie zawiera regulacji, które określałyby obowiązki operatora infrastruktury co do sposobu organizacji procesu wyboru dostawcy usługi ładowania przez użytkownika pojazdu czy udzielania informacji o cenie określonego ładowania. Nie reguluje również sposobu ewidencjonowania ani formatu zapisu danych związanych z ilością energii elektrycznej pobranej podczas ładowania poszczególnych pojazdów elektrycznych od określonych dostawców usługi ładowania.

Zasadą w Prawie energetycznym jest, że rozliczenie z tytułu pobranej energii odbywa się na podstawie danych pomiarowo-rozliczeniowych, które zgodnie z § 13 ust. 4 pkt. 5 Rozporządzenia systemowego OSD przekazuje odbiorcy, sprzedawcy oraz podmiotowi odpowiedzialnemu za bilansowanie handlowe. W przypadku ogólnodostępnych punktów ładowania od użytkownika pojazdu elektrycznego nie można żądać zawarcia umowy na piśmie (art. 14 Projektu Ustawy). Oznacza to, że ładowanie pojazdu może odbywać się bez faktycznej identyfikacji osoby dokonującej ładowania. Udostępnianie użytkownikowi danych pomiarowych powinno odbywać się w takiej sytuacji w punkcie, po zakończeniu ładowania. Energię elektryczną pobraną z sieci na potrzeby ładowania trzeba jednak rozliczyć w ramach wolumenu konkretnego dostawcy, któremu przysługuje wynagrodzenie za wyświadczoną w punkcie ładowania usługę. Nie można również zapominać, że w przypadku, kiedy w danym punkcie przyłączonym do sieci jest zgłoszonych kilka umów sprzedaży energii elektrycznej, za bilansowanie handlowe całego punktu poboru odpowiada jeden podmiot. Nie zostało to wprost zdefiniowane w Projekcie Ustawy, jednak trudno sobie wyobrazić, żeby ładowanie w ogólnodostępnym punkcie poboru energii elektrycznej pochodzącej od poszczególnych dostawców usługi ładowania odbywało w osobnych gniazdach wyjściowych. Z tego powodu należałoby przyjąć, że energia elektryczna pochodząca od różnych dostawców będzie ładowana z tego samego gniazda wyjściowego i w konsekwencji fizycznie nie będzie występować kilka punktów poboru, które można byłoby wyposażyć w odrębny układ pomiarowo-rozliczeniowy i osobno bilansować. System teleinformatyczny używany przez operatora infrastruktury musi więc pozwalać na gromadzenie i udostępnianie dostawcom usługi ładowania danych dotyczących ilości energii pobranej do ładowania, a zainstalowany w punkcie układ pomiarowo-rozliczeniowy na pozyskiwanie danych na potrzeby rozliczania na rynku bilansującym.

Wątpliwości budzi również niedookreślenie sposobu, w jaki ma się odbywać rozliczenie użytkownika pojazdu elektrycznego z dostawcą usługi ładowania. Z art. 16 ust. 1 i 2 Projektu Ustawy można pośrednio wnioskować, że w punktach ładowania podstawową formą dokonania płatności za ładowanie analogicznie jak na stacji benzynowej będzie płatność „na miejscu”. Nie wiadomo, czy płatność ta będzie mogła być dokonywana od razu na rzecz dostawcy usługi ładowania. Zgodnie z art. 16 ust. 1 Projektu Ustawy operator infrastruktury ma obowiązek zapewnić użytkownikowi pojazdu elektrycznego „możliwość zapłaty za energię elektryczną pobraną do ładowania na warunkach określonych w umowie sprzedaży energii elektrycznej”, jeżeli w ładowanym pojeździe jest zainstalowany układ pomiarowo-rozliczeniowy pozwalający na komunikację z systemem teleinformatycznym punktu. W przypadku ładowania w budynku mieszkalnym, jeżeli układ pomiarowo-rozliczeniowy może się komunikować z układem pomiarowo-rozliczeniowym w budynku, na podstawie art. 16 ust. 2 Projektu Ustawy energia elektryczna pobrana do ładowania zostanie doliczona przez OSD do faktury właściciela pojazdu. Na podstawie treści przywołanych przepisów należałoby przyjąć, że standardem jest płatność za usługę ładowania do operatora infrastruktury, który następnie rozliczy się z poszczególnymi dostawcami usługi ładowania. Postanowienia te są niejasne i mogą prowadzić do trudności z ich stosowaniem. W oparciu o ich treść nie można jednoznacznie przesądzić na czym dokładnie ma polegać zapłata na warunkach określonych w umowie sprzedaży (tj. czy warunki zapłaty w rozumieniu art. 16 ust. 1 Projektu Ustawy odnoszą się tylko do formy, terminów płatności i zasad fakturowania, czy dotyczą również ceny za jednostkę energii elektrycznej), ani jakie informacje wynikające z umowy sprzedawca energii elektrycznej będzie musiał (jeżeli w ogóle) udostępnić operatorowi infrastruktury. Pojawia się również wątpliwość, czy tak sformułowane obowiązki w zakresie rozliczeń przez odniesienie do postanowień umowy sprzedaży prowadzą do zwolnienia użytkownika pojazdu elektrycznego z konieczności poniesienia kosztów związanych z usługą ładowania.

Umowa, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt. 1 Prawa energetycznego jest zawierana ze sprzedawcą energii elektrycznej. OSD posiada w systemie informacje o zgłoszonych do realizacji umowach zawartych przez poszczególnych odbiorców dla przyporządkowanych im punktów poboru energii. Powiązanie konkretnego użytkownika pojazdu elektrycznego z zawartą przez niego umową sprzedaży, zgodnie z którą miałby być rozliczany za energię elektryczną pobraną w ogólnodostępnym punkcie ładowania, nie będzie mogło być dokonane na podstawie danych znajdujących się obecnie w systemie OSD. Tym bardziej, że do OSD nie zgłasza się wysokości cen czy stawek opłat. Ten sam użytkownik może mieć dodatkowo zawartą więcej niż jedną umowę dla tego samego lub różnych punktów poboru energii. Rozwiązaniem wskazanego problemu nie jest również wprowadzenie identyfikacji punktu poboru jako konkretnego pojazdu elektrycznego, ponieważ obowiązek wynikający z art. 16 ust. 1 Projektu Ustawy dotyczy użytkownika pojazdu, który nie musi być jego właścicielem. Jak widać z powyższej analizy, na gruncie proponowanego brzmienia przepisów art. 16 ust. 1 Projektu Ustawy pojawia się nie tylko techniczny problem identyfikacji użytkownika pojazdu elektrycznego w ogólnodostępnym punkcie ładowania (skoro układ pomiarowo-rozliczeniowy znajduje się w pojeździe elektrycznym i dane właściciela pojazdu nie muszą być tożsame z danymi użytkownika tego pojazdu), ale również określenia warunków zawartej przez niego umowy sprzedaży oraz sposobu zbierania i udostępniania danych pomiarowych, które dotyczą zrealizowanego przez niego ładowania pojazdu elektrycznego.

Energię pobraną do ładowania pojazdu elektrycznego w budynku mieszkalnym na podstawie art. 16 ust. 2 Projektu OSD uwzględni w fakturze za energię elektryczną właściciela pojazdu. Takie sformułowanie przepisów wprowadza dodatkowe wątpliwości. Nie jest jasne, czy skoro energia zużyta do ładowania pojazdu ma być doliczona do faktury przez OSD, to ten OSD będzie musiał zapłacić sprzedawcy, z którym właściciel pojazdu ma zawartą umowę za sprzedaż tej energii do ładowania pojazdu elektrycznego, czy też na fakturze znajdzie się jedynie koszt usługi dystrybucji tej energii do punktu poboru. W sytuacji, kiedy operatorem infrastruktury nie będzie OSD pojawi się również konieczność udostępniania danych pomiarowych na potrzeby tego rozliczenia.

Jeżeli przyjęte rozwiązania techniczne pozwolą na gromadzenie i wymianę właściwych danych między układem pomiarowo-rozliczeniowym pojazdu elektrycznego, a systemem teleinformatycznym ogólnodostępnego punktu ładowania, uregulowania wymaga zakres, sposób udostępniania i krąg osób uprawnionych do otrzymania danych niezbędnych do rozliczenia usługi ładowania. Jeżeli to operator infrastruktury będzie ustalał ilość pobranej w jego punkcie ładowania energii elektrycznej i na tej podstawie dokonywał rozliczenia z dostawcami usługi ładowania, niezbędne jest wprowadzenie procedury, która pozwoli na weryfikowanie poprawności danych pomiarowo-rozliczeniowych pozyskiwanych i udostępnianych dostawcom przez operatora.

Kluczowy dla rozwoju rynku usług ładowania będzie wprowadzony na gruncie Projektu Ustawy zakres standaryzacji wymogów technicznych i zasad funkcjonowania systemu teleinformatycznego punktu ładowania. Z punktu widzenia każdego dostawcy usługi ładowania kluczowe znaczenie ma, czy i w jaki sposób użytkownik pojazdu może skorzystać z jego oferty ładowania, jaka jest forma i termin płatności za usługę, a także jakie stawki może stosować w rozliczeniach. W przypadku, kiedy świadczenie usługi odbywa się za pomocą infrastruktury zarządzanej przez operatora, większe znaczenie ma właściwe uregulowanie ram prawnych dla prowadzonej działalności. Operator infrastruktury będzie musiał mieć możliwość ustalenia od jakiego dostawcy i w jakiej ilości pobierają energię elektryczną poszczególni użytkownicy pojazdów elektrycznych. Istotne znaczenie ma również określenie w jakim zakresie i formie dane te powinny być udostępniane zwłaszcza w przypadku, kiedy rozwiązania informatyczne stosowane przez operatora infrastruktury miałyby wymuszać dostosowanie systemu funkcjonującego u dostawcy usługi ładowania. Wprowadzenia ujednoczonych standardów wymiany danych, żeby uniknąć późniejszego dostosowywania systemów teleinformatycznych operatorów infrastruktury i dostawców usługi ładowania.

Dodatkowym czynnikiem, który powinien uwzględnić ustawodawca przy regulowaniu kwestii opomiarowania ogólnodostępnych punktów ładowania, jest dopuszczalny zakres danych o użytkowniku pojazdu elektrycznego, które może zbierać i udostępniać operator infrastruktury i których może żądać dostawca usługi ładowania.

Podsumowanie

W analizie prawnej Projektu Ustawy przeprowadziliśmy dyskusję artykułów opisujących kształt przyszłego rynku niezależnie od tego, czy mogą dotyczyć one modelu wolnorynkowego, opartego na inwestorach prywatnych, czy też mają zastosowanie do modelu opartego na dominacji OSD. Wskazujemy w ten sposób na czym polegają wady proponowanych rozwiązań i nie należy dopatrywać się w tym braku spójności. Nie jest też brakiem spójności odniesienie się do wodoru. Regulacje dotyczące zasilania tym paliwem powinny się znaleźć w innej ustawie, ale odnieśliśmy się do samego faktu pominięcia wodoru jako paliwa pojazdów elektrycznych. Uważamy to za błąd ze względu na:

- możliwość rozwoju bezemisyjnego pozyskiwania wodoru z pokładów węgla,
- możliwość rozwoju technologii pozyskiwania wodoru z elektrolizy,
- niezerowe prawdopodobieństwo, że ogniwa paliwowe okażą się rozwiązaniem lepszym od akumulatorów chemicznych.

Wprowadzenie regulacji nie musi wiązać się z kosztami po stronie budżetu. Chodzi o stworzenie możliwości eksploatacji pojazdów z ogniwami paliwowymi napędzanymi wodorem. Klient będzie potrzebował dostępu do wodoru oraz ochrony swego pojazdu narażonego na uszkodzenia z powodu zanieczyszczeń tego paliwa. W perspektywie roku 2025 może okazać się, że będzie to wiodące rozwiązanie w ruchu dalekobieżnym i zmodyfikuje elektryfikację w miastach.

Zwracamy też uwagę, że urynkowanie tej warstwy infrastruktury pozwoli na pobudzenie przedsiębiorczości lokalnej. Zapewni też naturalną tendencję do zaspokojenia rosnącego popytu na usługę. Doświadczenie pokazuje, że duże państwowe koncerny energetyczne nie będą w stanie zrealizować tego zadania, co pozbawi polską gospodarkę możliwości wykonania skoku technologicznego w motoryzacji, wspólnie z najbardziej rozwiniętymi krajami. Staniemy się rynkiem zbytu na wycofywane z krajów wysokorozwiniętych samochody spalinowe, co dodatkowo ograniczy możliwości rozwoju o kierunku innowacyjnym.

Prezes Zarządu



Stefan Kamiński