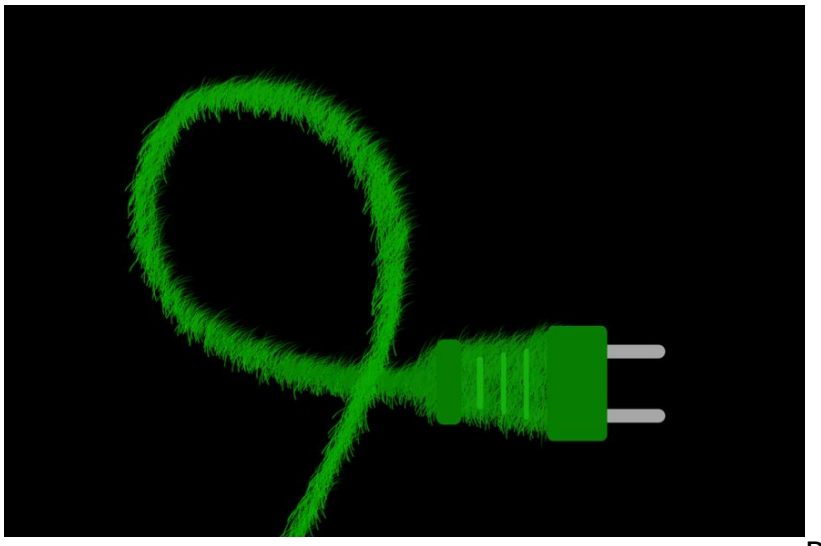
Projekt ustawy o elektromobilności przyjęty

Utworzono: wtorek, 02, styczeń 2018 10:37



Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, przedłożony przez ministra energii.

Projekt ustawy proponuje regulacje, których celem będzie stymulowanie rozwoju elektromobilności w Polsce oraz zastosowanie w transporcie paliw alternatywnych, czyli głównie gazu ziemnego: skroplonego (LNG) i sprężonego (CNG) oraz energii elektrycznej.

Ustawa tworzy podstawy prawne do rozbudowy infrastruktury do ładowania samochodów energią elektryczną lub ich tankowania CNG/LNG. W praktyce nowa regulacja będzie wspierać rozwój rynku i infrastruktury paliw alternatywnych oraz innowacyjnych form transportu (wśród konsumentów powinno wzrosnąć zainteresowanie pojazdami napędzanymi energią elektryczną lub gazem ziemnym).

To pierwszy dokument, który całościowo określa zasady tworzenia i funkcjonowania rynku paliw alternatywnych w transporcie. Szersze zastosowanie paliw alternatywnych zmniejszy uzależnienie transportu od paliw węglowodorowych, a więc od ropy naftowej, i tym samym wpłynie na poprawę jakości powietrza. Ustawa wdraża do polskiego prawa dyrektywę europejską w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

W Polsce infrastruktura pozwalająca ładować/tankować pojazdy wykorzystujące paliwa alternatywne jest słabo rozwinięta.
Projekt ustawy zakłada budowę sieci bazowej infrastruktury dla paliw alternatywnych w aglomeracjach miejskich, na obszarach gęsto zaludnionych oraz wzdłuż dróg należących do transeuropejskich korytarzy transportowych. Rozbudowa sieci bazowej pozwoli na swobodne przemieszczanie się samochodów wykorzystujących paliwa alternatywne – bez obawy braku możliwości doładowania. Planuje się, że do końca 2020 r. sieć bazową stworzy 6 tys. punktów ładowania energią elektryczną o normalnej mocy i 400 punktów ładowania energią elektryczną

Phoca PDF

o dużej mocy oraz 70 punktów tankowania CNG rozmieszczonych w 32 aglomeracjach miejskich i na obszarach gęsto zaludnionych.

W projekcie ustawy określono zasady rozmieszczenia, rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystywania paliw alternatywnych w transporcie, w tym wymagania techniczne dla niej oraz zasady rozwoju infrastruktury ładowania dla drogowego transportu publicznego. Wskazano obowiązki podmiotów publicznych w związku z rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych oraz obowiązki informacyjne związane z obszarem paliw alternatywnych. Określono także warunki funkcjonowania stref czystego transportu, a także zasady realizacji i tworzenia Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz sposób ich realizacji (do opracowania tego dokumentu zobowiązuje dyrektywa).
Projekt ustawy wprowadza nowe pojęcia, jednym z nich jest „ładowanie" – rozumiane jako pobór energii elektrycznej przez pojazd elektryczny, pojazd hybrydowy, autobus zeroemisyjny, pojazd silnikowy niebędący pojazdem elektrycznym, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym – realizowany na potrzeby napędu tego pojazdu.

Ładowanie pojazdów elektrycznych to nowy rodzaj działalności gospodarczej – usługa ładowania nie stanowi sprzedaży energii elektrycznej w rozumieniu ustawy Prawo energetyczne, i dlatego nie będzie wymagała koncesji. Usługa ładowania zapewni jednak odpłatne ładowanie pojazdów w ogólnodostępnej stacji ładowania.

W projekcie ustawy określono ścieżkę rozwoju i budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacji tankowania gazu ziemnego. Wskazano również zasady funkcjonowania tej infrastruktury oraz podmioty odpowiedzialne za budowę i zarządzanie stacjami ładowania i stacjami gazu ziemnego.

Założono odrębną ścieżkę tworzenia infrastruktury przeznaczonej do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

Pierwszy etap rozwoju stacji ładowania energią elektryczną przypadnie na lata 2018 i 2019. Infrastruktura w tym okresie powinna rozwijać się na zasadach rynkowych, z dofinansowaniem ze środków publicznych. Jeśli do końca 2019 r. nie zostanie osiągnięta liczba stacji ładowania w gminach spełniających warunki określone w ustawie, to wtedy gmina będzie musiała opracować plan rozwoju brakującej infrastruktury do ładowania pojazdów, a za budowę na jej obszarze brakujących stacji ładowania będzie odpowiadał operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego.

Z kolei operator systemu dystrybucyjnego gazowego będzie musiał przygotować program budowy stacji gazu ziemnego oraz przedsięwzięć dotyczących modernizacji i rozbudowy oraz przyłączenia tych stacji do sieci. Operator ten będzie również musiał wybudować stacje gazu ziemnego wskazane w programie budowy. Program

Phoca PDF

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

Zgodnie z projektem ustawy, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie przygotowywał plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania i stacji gazu ziemnego wzdłuż pozostających w jego zarządzie dróg sieci bazowej TEN-T na okres nie krótszy niż 5 lat.

Projekt określa również zasady dotyczące sposobu informowania konsumentów o paliwach alternatywnych, a także oznakowania dystrybutorów i pojazdów oraz utworzenia i funkcjonowania Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. To rejestr publiczny, który będzie stworzony i prowadzony (przy użyciu systemu teleinformatycznego) przez prezesa Urzędu Dozoru Technicznego. Ma zapewniać użytkownikom pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym informacje ułatwiające korzystanie z tych pojazdów (np. o cenach paliwa alternatywnego).

Projektowana ustawa przewiduje również możliwość wprowadzenia przez rady gmin stref czystego transportu, po których mogłyby się poruszać tylko pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi (energią elektryczną, gazem ziemnym).

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

Przewiduje się, że po wejściu nowych przepisów m.in.: zakup osobowego samochodu elektrycznego będzie tańszy (zostanie on zwolniony z akcyzy); przedsiębiorstwa uzyskają możliwość wyższego odpisu amortyzacyjnego z tytułu zużycia pojazdu elektrycznego; kierowca samochodu elektrycznego przez jakiś czas będzie uprzywilejowany (chodzi o możliwość korzystania z buspasów do końca 2025 r.) i będzie jeździł taniej (bezpłatne parkowanie w strefach płatnego parkowania); samorządy chętniej będą wybierać autobusy elektryczne (bo szybsza będzie budowa infrastruktury dla paliw alternatywnych); władze lokalne otrzymają realne narzędzie do walki o lepsze powietrze na swoim terenie (chodzi o możliwość ustanawiania stref czystego transportu). Dzięki tym rozwiązaniom poprawi się stan zdrowia ludzi i środowiska.

W projekcie zawarto także regulacje dotyczące wykorzystania dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi (samosterującymi).

Phoca PDF

Ustawa powinna wejść w życie po 14 dniach od daty ogłoszenia w Dzienniku Ustaw, z wyjątkiem pakietu regulacji, które będą obowiązywać w innych terminach

Źródło: KPRM

Phoca PDF