

Zamówienia publiczne

Inwestycje w ładowarki do samochodów elektrycznych – czy jest na co czekać

Przyjęta na początku stycznia tego roku ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych stworzyła ramy prawne dla (dalszego) rozwoju elektromobilności w Polsce. Budowa infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych zdaje się być pierwszą rzeczą, jaka przychodzi do głowy, gdy pada hasło „elektromobilność”. Stąd też warto się zastanowić, kto, kiedy i za co będzie ją budował w najbliższych latach.

■ ■ ■ | **DZP**
więcej niż prawnic



**MICHAŁ
WOJCIECHOWSKI**

adwokat,
senior associate
w Praktyce
Infrastruktury
i Energetyki kancelarii
Domański Zakrzewski
Palinka



**TOMASZ
ZIELENKIEWICZ**

associate w Praktyce
Infrastruktury
i Energetyki kancelarii
Domański Zakrzewski
Palinka

Uchwalona 11 stycznia 2018 r. ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej: u.e.p.a.) określa pewne ogólne zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych w Polsce. Cele w tym zakresie są ambitne, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę dane gromadzone przez monitorujące europejski rynek paliw alternatywnych EAFO (skrót od ang. European Alternative Fuels Observatory).

WAŻNE

W 2017 roku w Polsce funkcjonowało 410 publicznie dostępnych punktów ładowania normalnej mocy i 142 punkty dużej mocy. Oprócz nich istniała i nadal istnieje również pewna liczba punktów „prywatnych”.

O wysokich ambicjach naszego rynku świadczy porównanie przywołanych powyżej danych do założeń formułowanych jeszcze przed przyjęciem ustawy o elektromobilności. Zgodnie z nimi w 2020 roku w 32 polskich aglomeracjach funkcjonować ma 6 tys. publicznie dostępnych punktów o normalnej mocy ładowania i 400 punktów dużej mocy.

Zadanie dla gmin

Mechanizm osiągnięcia tych ambitnych celów jest następujący: w pierwszym okresie punkty do ładowania pojazdów elektrycznych budowa-

ne są na zasadach rynkowych, np. przez podmioty prywatne. Natomiast zadaniem gmin ma być monitorowanie stanu rozwoju infrastruktury.

Jeżeli na tym etapie budowa punktów ładowania samochodów elektrycznych będzie postępować zbyt wolno, wówczas uruchomiony zostanie etap drugi. Ma on polegać na tzw. nakazowym trybie budowy tej infrastruktury.

Raport otwarcia i harmonogram budowy

Szczęólnego znaczenia w tym kontekście nabierają przepisy u.e.p.a. adresowane do największych polskich gmin, czyli tych liczących ponad 100 tys. mieszkańców. Dla zobrazowania skali tej grupy podmiotów warto wskazać (na podstawie danych GUS z 2016 r.), że kwestia ta dotyczy prawie 40 największych gmin.

Gminy te do 31 grudnia 2020 r. powinny na swoim obszarze posiadać określoną, minimalną liczbę punktów ładowania w ogólnodostępnych sta-



cjach. Przykładowo Warszawa powinna mieć ich co najmniej 1 tys., a Opole co najmniej 60. Jeszcze wcześniej (do 15 stycznia 2020 r.) władze tych gmin przygotowują tzw. **raport otwarcia**. Ma on zawierać między innymi informację o:

- liczbie już istniejących (na dzień sporządzenia raportu) ogólnodostępnych stacji ładowania,
- stacjach, których wybudowanie jest planowane do 31 grudnia 2020 r.,
- brakującej do minimum ustawowego liczbie punktów ładowania.

Mówiąc najprościej, z treści raportu powinno wynikać, ile jeszcze ładowarek powinno być zlokalizowanych na terenie gminy. Jeśli z raportu będzie wynikało, że nie została osiągnięta minimalna liczba punktów ładowania, a ponadto liczba wszystkich pojazdów zarejestrowanych na terenie gminy wynosi przynajmniej 60 tys., a na 1 tys. mieszkańców gminy przypada co najmniej 400 pojazdów, wówczas przewidziany jest dalszy tryb procedowania. W takiej bowiem sytuacji wójt, burmistrz albo prezydent miasta sporządza plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania, określając m.in. ich liczbę, lokalizację oraz harmonogram budowy.

„Brakujące” ładowarki będą budowane nie przez gminę, lecz przez operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego (OSD), właściwego ze względu na lokalizację danej stacji, a koszty budowy będą zaliczane do tzw. kosztów uzasadnionych.

Po stronie gmin leży zatem:

- inicjatywa w budowaniu infrastruktury,
- analiza, na ile oddanie tej kwestii w ręce OSD w perspektywie czasu może pozbawić gminę korzyści wynikających z trendu rozwoju elektromobilności (np. związanych z zarządzaniem stacją czy sprzedażą powierzchni reklamowych zlokalizowanych na jej terenie, czy też planowanym „nie na szybko” rozwojem sieci ładowarek).

W partnerstwie z podmiotem prywatnym

Pozostaje zatem kluczowe pytanie, czy największe polskie gminy nie powinny właśnie teraz zwiększyć swojej aktywności w zakresie rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i realizować w tym zakresie przemyślanej i spójnej strategii, zanim „pod presją czasu” trzeba będzie działać i odnajdywać się w powyższym (szczególnym) trybie budowy stacji. Gminy mają oczywiście odpowiednie instrumenty, aby taką strategię realizować, angażując do tego sektor prywatny.



Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania na terenie gminy może w szczególności przybrać zarówno kształt klasycznego zamówienia publicznego (np. gmina płaci wynagrodzenie wykonawcy, który buduje stację), jak i projektu PPP (np. opartego na podziale ryzyka pomiędzy stroną publiczną i prywatną, gdzie przynajmniej część wynagrodzenia dla wykonawcy może pochodzić z zysków generowanych przez wybudowaną stację).

W każdym przypadku (zarówno zamówienia, jak i PPP) przedsięwzięcie to będzie się wiązało z wieloma wyzwaniem dla gminy, związanymi chociażby z przygotowaniem niezbędnej dokumentacji technicznej na etapie postępowania, a potem realizacją umowy (której ramy prawne tworzy umowa przygotowana na etapie wyboru samego wykonawcy), nie mówiąc już o kwestiach finansowych.

Z uwagi na zakres tego typu przedsięwzięć trzeba uwzględniać oczywiście nie tylko same aspekty ekonomiczne i techniczne przedsięwzięcia, lecz także prawne – i to z wielu dziedzin, jak chociażby prawo energetyczne, regulacje transportowe czy regulacje dotyczące dofinansowania projektów np. z funduszy unijnych (i ich późniejszego rozliczenia).

Jednocześnie cały czas należy pamiętać, że **o ile duże gminy do 2020 roku mogą rozbudowywać swoją elektromobilną infrastrukturę** (a potem obowiązek ten przejmą na siebie przedsiębiorstwa energetyczne), **o tyle mniejsze gminy oraz spółki prywatne nie są związane rygorami ustawy**. Pozostaje tylko pytanie, czy nie warto byłoby już dzisiaj wsiąść do elektromobilnego pociągu (z których większość nomen omen i tak jest elektryczna), aby za moment nie okazało się, że pociąg odjechał bez nas...

Podstawa prawna

- ▶ art. 1 ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2018 r. poz. 317)