

Maria Królikowska-Olczak

profesor doktor habilitowany nauk prawnych, Katedra Europejskiego Prawa Gospodarczego,
Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet Łódzki
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4095-2703>

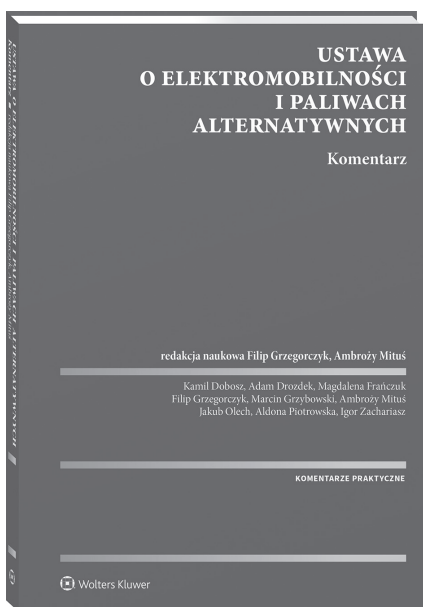
Recenzja publikacji „Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Komentarz”, pod redakcją naukową Filipa Grzegorzczyka, Ambrożego Mitusia, Warszawa 2021, ss. 224

1. Elektromobilność stanowi nową technologię dla transportu lądowego, która z założenia ma zrewolucjonizować ukształtowany na przestrzeni dziesięcioleci model transportowy. Rozwój tego sektora wynika nie tylko z uwarunkowań środowiskowych i klimatycznych, lecz także innowacyjnych rozwiązań zmieniających konkurencyjność gałęzi przemysłu i modyfikujących światową mapę zależności surowców. Elektromobilność staje się przedmiotem zainteresowania koncernów samochodowych oraz coraz szerszej grupy konsumentów.

Komentarz do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹ jest wynikiem implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94 UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych².

¹ Ustawa z 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2021 r. poz. 110 ze zm.) – dalej ustawa.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94 UE z 22.10.2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.Urz. UE L 307, s. 1).



To opracowanie naukowe na wskroś kompleksowe. Praca zawiera bogactwo aktów prawnych, łączy teorię (odwołuje się do poglądów doktryny, zawiera elementy prawnoporównawcze, analizuje dokumenty unijne i polskie) z praktyką (uwzględnia szeroki wybór orzecznictwa). Na tym tle można dostrzec interesujące zjawisko przenikania sfer prawa prywatnego i prawa publicznego.

Przedmiotem ustawy, jak zaznaczył ustawodawca, jest problematyka związana ze stosowaniem

pojazdów z napędem elektrycznym, co będzie miało wpływ nie tylko na branżę motoryzacyjną, lecz także na całą gospodarkę. Ustawodawca podniósł, że normuje kwestie paliw alternatywnych, inaczej określanych jako niekonwencjonalne. Zgodnie z treścią art. 2 pkt 11 ustawy przez paliwa alternatywne rozumie się „paliwa lub energię elektryczną wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności

energię elektryczną, wodór, paliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG)”.

2. Komentarz pod redakcją naukową profesorów Flipa Grzegorzcyka i Ambrożego Miąsika skupia się na takich aspektach elektromobilności paliw alternatywnych, jak infrastruktura, w tym jej wymagania techniczne, obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych oraz sfery czystego transportu. Zakresem wywodów poszczególnych rozdziałów komentarza, autorstwa Kamila Dobosza, Adama Drozdka, Magdaleny Frańczuk, Filipa Grzegorzcyka, Marcina Grzybowskiego, Ambrożego Mitusia, Jakuba Olecha, Aldony Piotrowskiej i Igora Zachariasza, są objęte: zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych, obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych, krajowe ramy polityk rozwoju infrastruktury tych paliw, kary pieniężne, przepisy epizodyczne oraz przepisy dostosowujące, przejściowe i końcowe.

Analizą objęto regulacje infrastruktury przeznaczone do ładowania pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym, w tym stacje ładowania oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego i związane z tym obowiązki. Przepis art. 34 ust. 1 ustawy nakłada na naczelne i centralne organy administracji państwowej obowiązek, by udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym je urządzie lub instytucji gospodarki budżetowej lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób wynosił co najmniej 50% liczby użytkowanych pojazdów. W tym znaczeniu urzędem jest ministerstwo, urząd wojewódzki, urząd gminy, inspektorat, komenda policji itp.³

Z kolei instytucja gospodarki budżetowej jest jednostką sektora finansów publicznych utworzoną w celu realizacji zadań publicznych, która odpłatnie realizuje wyodrębnione zadania, a koszty swojej działalności oraz zobowiązania pokrywa z uzyskanych przychodów. Należy zauważyć, że przepis art. 34 ustawy nie odnosi się do infrastruktury, lecz jest instrumentem wsparcia rynku pojazdów elektrycznych. Rynek pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym na poziomie UE wspiera także dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej⁴. Konstruując wskazany przepis art. 34 ust. 1 ustawy, przyjęto, że w realizacji planu rozwoju elektromobilności w Polsce szczególną rolę do odegrania ma administracja publiczna, w tym naczelne i centralne organy administracji państwowej, które regularnie wymieniają flotę pojazdów służbowych. Nie sposób nie podnieść rozważań obejmujących kwestie pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów elektrycznych jednostek samorządu terytorialnego, uregulowanych w dyspozycji art. 35 ustawy. W tym przypadku adresatem przepisów są jednostki samorządu terytorialnego (tj. gmina, powiat i samorząd województwa), z wyłączeniem powiatów i gmin, których liczba mieszkańców nie przekracza 50.000. Omawiana pozycja literatury prawniczej uwzględnia również krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz sposób ich realizacji. Rynek paliw alternatywnych w transporcie w Polsce z uwzględnieniem gazu płynnego LPG jest we wstępnej fazie rozwoju. W przyszłości ma zastąpić tradycyjny model rynku paliw, oparty na ropie naftowej, od której użycia powoli odchodzi się, przez realizację zasady tzw. zielonego ładu i wprowadzanie modelu mobilności opartego na paliwach alternatywnych.

³ M. Kasiński, *Pojęcie i rodzaje organów administracji publicznej, władza i urząd* [w:] *Prawo administracyjne, pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie*, red. M. Stahl, Warszawa 2019, s. 329.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z 24.04.2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej (Dz.Urz. UE L 120, s. 5).

Rozważana problematyka dotyczy kwestii mało znanych, a dobór zagadnień charakteryzuje ich wyjątkowo duże znaczenie praktyczne.

3. Atutem omawianej publikacji jest zarówno aktualność, jak i trafność podjętej tematyki. Z brzmienia tytułu ustawy wynika, że celem jest rozwój i funkcjonowanie infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie. Zakresem regulacji objęto infrastrukturę przeznaczoną do ładowania pojazdów elektrycznych. Jak podnoszą autorzy komentarza, w ramach polityki przechodzenia na paliwa alternatywne coraz więcej państw wyznacza graniczne daty zakazu sprzedaży aut spalinowych oraz odchodzi od rozbudowy tradycyjnych stacji benzynowych.

Z całą mocą trzeba podkreślić, że elektromobilność jako nowoczesna technologia ma istotne znaczenie dla kluczowych sektorów gospodarki: elektroenergetycznego, paliwowego, motoryzacyjnego oraz transportowego. Przyczynia się do wzrostu gospodarczego oraz stanowi istotny element polityki ochrony środowiska. Ustawodawca nałożył na organy gminy nowy instrument prawny w postaci dopuszczalności ustanowienia stref czystego transportu, umożliwiającą im walkę z zanieczyszczeniem powietrza w strefach śródmiejskich, a także zobowiązał największe gminy w Polsce do koordynowania procedury lokalizowania i budowy infrastruktury ogólnodostępnych stacji ładowania.

Transformację rynku paliw i odejście od paliw wytwarzanych z kurczących się zasobów ropy naftowej dostrzegają koncerny samochodowe oraz coraz szersza grupa konsumentów.

W kolejnym wydaniu recenzowanego komentarza sugerowałabym rozszerzenie problematyki wsparcia ze środków publicznych, które może przybierać formę pomocy publicznej udzielanej w celu rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie. Warto też byłoby rozważyć wykorzystanie funduszy europejskich w ramach nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2021–2027 oraz Krajowego Planu Odbudowy, stanowiącego podstawę do dystrybucji środków przewidzianych w ramach europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności.

Trafny wybór tematyki, przeprowadzenie wnikliwej analizy zagadnień będących przedmiotem rozważań oraz poprawne wnioski zasługują na uznanie. Zwraca uwagę przejrzysta i logiczna konstrukcja wywodów oraz jasna prezentacja problemów. Komentowane rozwiązania prawne są rzetelnie udokumentowane. Recenzowana publikacja wnosi poważny wkład do nauki prawa, ponieważ podnosi nowe wyzwania pojawiające się zwłaszcza w obszarze elektromobilności i paliw alternatywnych. Należy stwierdzić, że treść publikacji ma właściwą konstrukcję, interesującą warstwę teoretyczną i praktyczną, w dobrze wyważonych proporcjach, co świadczy o profesjonalizmie autorów.