



## Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji

Warszawa, dn. 08.01.2021 r.  
KIGEiT/0081/01/2021

Sz. P.  
**Ireneusz Zyska**  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Klimatu i Środowiska  
ul. Ostrobramska 86  
04-163 Warszawa

**Dotyczy:** uwagi do projektu rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczególnych warunków udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastrukturę do tankowania wodoru (nr UC 449 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów) składane przez Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności

*Szanowny Panie Ministrze,*

mając na uwadze rozwój rynku elektromobilności w Polsce, uważamy że konieczne jest przemyślane wsparcie w zakresie dofinansowania do infrastruktury ładowania, dlatego wspólnie z Polską Izbą Rozwoju Elektromobilności opracowaliśmy propozycje zmian do projektu rozporządzenia i je popieramy.

Jednocześnie chcemy podkreślić, że rozwój elektromobilności powinien być zsynchronizowany z rozwojem OZE. W przeciwnym razie można mieć wątpliwości, czy dotowanie zakupu samochodów elektrycznych ze środków publicznych rzeczywiście służy obniżeniu emisji. Według naszych obliczeń dotować należy inwestycje w OZE. Zaobserwowaliśmy, że osoby, które inwestują w OZE zauważają, że mają dostęp do tańszej energii elektrycznej, co czyni opłacalnym zakup samochodu elektrycznego w każdym przypadku, gdy eksploatowany samochód przejeżdża więcej niż 30 tys. km rocznie.

Co roku ten limit kilometrów będzie spadał zarówno ze względu na spadek kosztów OZE jak i ze względu na spadek kosztów zakupu samochodu. Gdyby dodatkowo wprowadzono przepisy umożliwiające świadczenie lokalnych usług rynku mocy za pośrednictwem technologii V2G, zmniejszyłoby by to koszty transformacji sieci i zwiększyłoby by możliwość wykorzystania drobnego kapitału prywatnego w energetykę systemową.

*Z poważaniem*

Prezes Zarządu

Stefan Kamiński

Załącznik: Formularz zgłaszania uwag

## Formularz zgłaszania uwag

do projektu rozporządzenia Ministra Kultury i Środowiska w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastrukturę do tankowania wodoru (dalej jako „**Rozporządzenie**”)

L.p.	Jednostka redakcyjna Rozporządzenia do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu (dodane elementy zaznaczono, <u>podkreśleniem</u> , usunięte – <del>przekreśleniem</del> )	Uzasadnienie uwagi
1.	§ 2 pkt 1)	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności i Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji	<p>Zastąpienie § 2 pkt 1) Rozporządzenia następującym brzmieniem:</p> <p><u>Ogólnodostępna stacja ładowania:</u></p> <p>a) <u>urządzenie budowlane obejmujące więcej niż jeden punkt ładowania niezależnie od jego mocy, związane z obiektem budowlanym, lub</u></p> <p>b) <u>wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym więcej niż jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy - wykorzystywane do świadczenia usługi ładowania oraz posiadające oprogramowanie umożliwiające świadczenie tej usługi, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego oraz dostępne na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego użytkownika pojazdu elektrycznego i pojazdu hybrydowego;</u></p>	<p>Zmiana tożsama ze propozycją zmiany definicji stacji ładowania zaproponowanej przez Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności w ramach zgłaszania uwag do nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz innych ustaw.</p> <p>Aktualne tempo rozwoju elektromobilności u największych podmiotów zajmujących się budową infrastruktury ładowania, wykształciło rynkową praktykę budowania stacji ładowania składających się z więcej niż jednego punktu ładowania. Zauważono potrzebę koncentracji punktów ładowania, kosztem jej rozproszenia. Dzięki temu powstające stacje ładowania tworzą bardziej scentralizowany system, który jest entuzjastycznie przyjmowany przez użytkowników pojazdów elektrycznych.</p> <p>Obecnie stacje ładowania z jednym punktem ładowania uruchamiane są przez mniejsze podmioty i nie ma uzasadnionej potrzeby obejmowania ich szczegółowymi regulacjami związanymi ze stacjami ładowania.</p> <p>Zaproponowana zmiana kondensuje zarówno zaproponowaną zmianę definicji stacji ładowania (tj. art. 2 pkt 27) ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych) jak i „ogólnodostępności” zdefiniowanej w art. 2 pkt 6) ww. ustawy. W przypadku zmiany definicji stacji ładowania w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych na zgodą z zaproponowanym brzmieniem, niniejsza propozycja może okazać się zbędna.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna Rozporządzenia do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu (dodane elementy zaznaczono, <u>podkreśleniem</u> , usunięte – <del>przekreśleniem</del> )	Uzasadnienie uwagi
2.	§ 8 ust. 1 pkt 1)	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności i Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji	<p>Modyfikacja § 8 ust. 1 pkt 1) Rozporządzenia:</p> <p>§ 8 ust. 1: Pomoc może zostać udzielona na:</p> <p>1) utworzenie punktu ładowania <del>o mocy do 150 kW</del> lub zwiększenie mocy punktu ładowania; <del>— skutkujące przyrostem jego mocy do 150 kW;</del></p>	<p>W zakresie technologii bateryjnych można zauważyć trend podlegający na zwiększaniu wartości intensywności ładowania (współczynnik C). W chwili obecnej nawet tzw. modele popularne pomimo relatywnie niewielkich pojemności baterii dają możliwość ładowania prądami 2-3C. Powyższe wymusza konieczność rozwoju infrastruktury ładowania dużych mocy, obejmujących wszystkie segmenty rynku pojazdów elektrycznych, a nie tylko do 150 kW.</p> <p>Powyższe uzasadnia usunięcie limitu mocy, który pozwoli na osiągnięcie celu sygnalizowanego przez ustawodawcę w Ocenie Skutków Regulacji jako „zapropozowanie inwestorom takich dopłat do budowy punktów ładowania, które pozwolą im rozwinąć ten obszar do poziomu, który da konsumentom pewność, że pojazd elektryczny jest tak samo funkcjonalny jak pojazd spalinowy.”</p>
3.	§ 8 ust. 2 pkt 2) – 8)	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności i Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji	<p>Dodanie do rozporządzenia § 8 ust. 4 o następującej treści:</p> <p><u>4. W przypadku kosztów określonych w § 8 ust. 3) pomoc rozliczana i udzielana jest w formie odrębnej dotacji, a wartość pomocy w zakresie tych kosztów nie może przekroczyć:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 25 000 zł, jeżeli dotyczy realizacji przyłącza na linii niskiego napięcia;</li> <li>• 200 000 zł, jeżeli dotyczy realizacji przyłącza na linii średniego napięcia.</li> </ul>	<p>Proponuje się wprowadzenie osobnej puli środków na sfinansowanie kosztów realizacji przyłączy energetycznych, aby realnie wpłynąć na likwidację bariery związanej z trudnościami z realizacją przyłączy energetycznych. Obecny stan rozwoju sieci energetycznej wymaga w wielu przypadkach poniesienia bardzo dużych nakładów na poczet rozbudowy i dostosowania jej do potrzeb tworzonej infrastruktury ładowania. Koszty te (np. koszty budowy lub rozbudowy stacji transformatorowej) mogłyby pochłonąć bardzo dużą część przyznawanej pomocy, zniechęcając do ponoszenia kosztów w innych obszarach inwestycji.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna Rozporządzenia do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu (dodane elementy zaznaczono, <u>podkreśleniem</u> , usunięte – <del>przekreśleniem</del> )	Uzasadnienie uwagi
4.	§ 9 ust. 1 pkt 2 i 3)	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności i Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji	<p>§ 9. 1. W przypadku ogólnodostępnych stacja ładowania:</p> <p>1) intensywność pomocy nie może przekroczyć 50% kosztów kwalifikowalnych, przy czym nie obejmuje ona kosztów realizacji przyłącza energetycznego, na którą udzielona może zostać odrębna pomoc w wysokości i formie wskazanej w § 8 ust. 4;2) <u>intensywność pomocy ulega zwiększeniu o 35%, jeśli wnioskodawcą jest jednostka samorządu terytorialnego;</u></p> <p>3) Intensywność pomocy ulega zwiększeniu o 25%, <u>jeżeli wnioskodawcą nie jest jednostka samorządu terytorialnego,</u> a ogólnodostępna stacja ładowania jest usytuowana w gminie, w której w roku poprzedzającym rok, w którym został złożony wniosek o udzielenie pomocy, liczba mieszkańców nie przekraczała 100 000 według danych opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny.</p>	<p>Praktyka pozwala zaobserwować, że we wdrożenie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych jednostki samorządu terytorialnego przystąpiły nad wyraz niechętnie i ostrożnie, nie inwestując w ten kluczowy z punktu widzenia rozwoju elektromobilności w Polsce obszar. Ciężar ten i inwestycje niemal w całości ponoszą obecnie Operatorzy Systemów Dystrybucyjnych („OSD”) oraz w nielicznych przypadkach podmioty prywatne</p> <p>Zwiększenie poziomu intensywności dofinansowania dla JST może skutkować większym zaangażowaniem tych podmiotów w rozwój ogólnodostępnych stacji ładowania.</p> <p>Z analizy przeprowadzonej przez PIRE (grudzień 2020) wynika, że na 37 miast których ludność przekracza 100 000 mieszkańców OSD wybuduje stacje aż w 30 miastach. Z czego najwięcej - ponad 800 - w samej Warszawie. W pozostałych 7 miastach obowiązek ten wykonają inwestorzy prywatni lub częściowo prywatni wraz z OSD. Liczby te wykazują zdecydowany brak zaangażowania jednostek samorządu terytorialnego w budowę ogólnodostępnych stacji ładowania.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna Rozporządzenia do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu (dodane elementy zaznaczono, <u>podkreśleniem</u> , usunięte – <del>przekreśleniem</del> )	Uzasadnienie uwagi
5.	§ 9 ust. 2	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności i Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji	§9 ust. 2 powinien zostać w całości usunięty.	<p>Zaproponowane wyłączenie zwiększenia intensywności pomocy o 25% w przypadku ogólnodostępnych stacji ładowania które co prawda znajdują się w gminie , w której w roku poprzedzającym rok, w którym został złożony wniosek o udzielenie pomocy, liczba mieszkańców nie przekraczała 100 000 według danych opublikowanych przez GUS, ale które jednocześnie znajdują się w pasie drogowym drogi ekspresowej albo autostrady jest w ocenie opiniujących <b>sprzeczny z problemami identyfikowanymi w Ocenie Skutków Regulacji</b> i może stanowić źródło pogłębienia tych problemów, zamiast ich zwalczania.</p> <p>W Punkcie 1 OSR jako jeden z celów nowelizacji wskazano walkę z tzw. „range anxiety”, tzn. zwalczaniem barier psychologicznych w korzystaniu z pojazdów elektrycznych spowodowanych obawą o brak dostępności infrastruktury ładowania podczas dłuższych podróży. Tymczasem przemieszczenie się na długie odległości niemal zawsze związane jest z korzystaniem z dróg ekspresowych lub autostrad. <b>Z tego powodu zapewnienie dostępności do punktów ładowania na tego rodzaju drogach jest równie konieczne, o ile nie ważniejsze, co w innych miejscach i powinno być wspierane w takim samym stopniu.</b></p> <p>Pozbawienie szansy na uzyskanie atrakcyjnego dofinansowania inwestorów chcących zapewnić swobodny i „bezpieczny” z punktu widzenia długości trasy użytkownika może spowodować, że użytkownicy pojazdów elektrycznych będą dalej utożsamiać je wyłącznie z pojazdami właściwymi do przemieszczania się na krótkie dystanse, w obrębie jednej miejscowości.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna Rozporządzenia do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu (dodane elementy zaznaczono, <u>podkreśleniem</u> , usunięte – <del>przekreśleniem</del> )	Uzasadnienie uwagi
6.	§ 10 pkt 1)	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności i Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji	<p>Modyfikacja § 10 pkt 1) Rozporządzenia:</p> <p>§ 10 W przypadku infrastruktury ładowania innej niż ogólnodostępne stacje ładowania:</p> <p>1) pomoc jest udzielana na utworzenie punktu ładowania <del>e – mocy do 150 kW</del> lub zwiększenie mocy punktu ładowania; <del>skutkujące przyrostem jego mocy do 150 kW;</del></p>	<p>W zakresie technologii bateryjnych można zauważyć trend podlegający na zwiększaniu wartości intensywności ładowania (współczynnik C). W chwili obecnej nawet tzw. modele popularne pomimo relatywnie niewielkich pojemności baterii dają możliwość ładowania prądami 2-3C. Powyższe wymusza konieczność rozwoju infrastruktury ładowania dużych mocy, obejmujących wszystkie segmenty rynku pojazdów elektrycznych, a nie tylko do 150 kW.</p> <p>Powyższe uzasadnia usunięcie limitu mocy, który pozwoli na osiągnięcie celu sygnalizowanego przez ustawodawcę w Ocenie Skutków Regulacji jako „zapropozowanie inwestorom takich dopłat do budowy punktów ładowania, które pozwolą im rozwinąć ten obszar do poziomu, który da konsumentom pewność, że pojazd elektryczny jest tak samo funkcjonalny jak pojazd spalinowy.”</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna Rozporządzenia do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu (dodane elementy zaznaczono, <b>podkreśleniem</b> , usunięte – <b>przekreśleniem</b> )	Uzasadnienie uwagi
7.	§ 10 pkt 4)	Stowarzyszenie Polska Izba Rozwoju Elektromobilności i Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji	<p>Modyfikacja § 10 pkt 4) Rozporządzenia:</p> <p>4) wartość pomocy nie może przekroczyć:</p> <p>a) <u>3000 zł</u>, jeżeli dotyczy utworzenia punktu o mocy do 11 kW <u>włącznie</u> lub zwiększenia mocy punktu skutkującego przyrostem jego mocy do 11 kW <u>włącznie</u>,</p> <p>b) 10 000 zł, jeżeli dotyczy utworzenia punktu o mocy <u>ponad 11 kW</u> do 22 kW <u>włącznie</u> lub zwiększenia mocy punktu skutkującej przyrostem jej mocy <u>do mocy od ponad 11 kW do 22 kW włącznie</u>,</p> <p>c) 27 500 zł, jeżeli dotyczy utworzenia punktu o mocy <u>ponad 22 kW</u> do 100 kW <u>włącznie</u> lub zwiększenia mocy punktu skutkującej przyrostem jej mocy <u>do mocy od ponad 22 kW do 100 kW włącznie</u>,</p> <p>d) <u>52 000 zł</u>, jeżeli dotyczy utworzenia punktu o mocy <u>ponad 100 kW</u> lub zwiększenia mocy punktu skutkującej przyrostem jej mocy <u>do mocy ponad 100 kW</u>.</p>	<p>Zaproponowano doprecyzowanie z uwagi na potencjalną możliwość interpretacji utworzenia Punktu o mocy ładowania 11 kW który spełnia tak naprawdę przesłanki do uzyskania dofinansowania za wszystkie 4 przewidziane progi pomocy.</p> <p>PROPOZYCJA: Ponadto średnia cena rynkowa urządzeń do 11 kW waha się w przedziale 2000 – 4000 PLN (zdecydowanie mniej niż proponowana w projekcie wysokość wartości pomocy), dlatego proponujemy, aby limit wartości pomocy w tym wypadku została zmniejszona do 3000 PLN, a zostały zwiększone kwoty dofinansowania przy punktach o mocy ponad 100 kW do 52000 PLN (co stanowi ok 20-25% kosztów zakupu całego urządzenia wraz z pracami budowlanymi – urządzenie referencyjne stacja ładowania 100 kW 2 x DC (2x50kW), 1 x AC (43 kW). Pozwoli to na zachęcenie do inwestycji w punkty ładowania o wyższej mocy, co odpowie na tendencje rynkowe, które wyraźnie wskazują na rosnące zapotrzebowanie na dostęp do punktów ładowania o większej mocy, niż punktów ładowania do 11 kW.</p>