



## MINISTER ENERGII

Warszawa, 05 sierpnia 2017

DIT.I.058.16.2017  
IK: 120742

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na zapytanie Pani Posłanki Małgorzaty Niemczyk z dnia 21 lipca 2017 r. nr K8ZAP3878 w sprawie planów rządu dotyczących aut elektrycznych oraz planowanych dopłat do aut elektrycznych, wyjaśniam co następuje.

Ad. 1 - w dniu 27 kwietnia 2017 r. Ministerstwo Energii przedstawiło do konsultacji publicznych projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Celem ustawy jest m.in. stymulowanie rozwoju elektromobilności w sektorze transportowym w Polsce poprzez określenie ram prawnych dla rozbudowy infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych. Ustawa wprowadza nowe rozwiązania prawne na rynku polskim, aby umożliwić rozwój infrastruktury paliw alternatywnych oraz zachęcić do użytkowania pojazdów elektrycznych. Obecnie w Ministerstwie Energii trwa analiza zgłoszonych uwag, które dotyczą m.in. zachęt przedstawionych w ustawie, a służących rozwojowi rynku elektromobilności.

Przywołana ustawa jest jednym z elementów tzw. Pakietu na Rzecz Czystego Transportu, w którego skład wchodzi Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”, Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz regulacje tworzące Fundusz Niskoemisyjnego Transportu. Wymienione regulacje tworzą nowe ramy prawne dla powstającego w Polsce rynku pojazdów elektrycznych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą.

Pierwszym dokumentem strategicznym jest Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”, który ostatecznie został przyjęty przez Radę Ministrów 16 marca br. Plan wskazał cele projektu elektromobilności, zaliczając do nich stworzenie warunków do rozwoju elektromobilności Polaków poprzez upowszechnienie infrastruktury ładowania i zachęty

do zakupu pojazdów elektrycznych (1), rozwój przemysłu elektromobilności (2) oraz stabilizację sieci elektroenergetycznej poprzez integrację pojazdów z siecią (3). W celu realizacji zamierzonych celów Plan wskazał na potrzebę działań w 5 obszarach: zmiana świadomości potencjalnych użytkowników, opracowanie systemu korzyści dla użytkownika pojazdu elektrycznego, rozwój producentów w segmencie elektromobilności, zmiany regulacyjne warunkujące rozwój elektromobilności oraz dostosowanie sieci energetycznej.

Zgodnie z zaprezentowaną wizją rozwój elektromobilności powinien następować w trzech fazach, które będzie różnicował stopień dojrzałości rynku oraz niezbędne zaangażowanie strony publicznej. Pierwsza faza będzie miała charakter przygotowawczy i potrwa do 2018 roku. Wdrożone zostaną m.in. programy pilotażowe, które skierują zainteresowanie społeczne na elektromobilność i stworzone zostaną warunki rozwoju elektromobilności po stronie regulacyjnej. W II fazie (2019-2020) w wybranych aglomeracjach zbudowana zostanie infrastruktura zasilania pojazdów elektrycznych. Zintensyfikowane zostaną zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych. Oczekiwana jest komercjalizacja wyników badań z obszaru elektromobilności rozpoczętych w fazie I oraz wdrożenie nowych modeli biznesowych upowszechnienia pojazdów elektrycznych. W III fazie (2020-2025) coraz większa popularność pojazdów elektrycznych w gospodarstwach domowych i w transporcie publicznym doprowadzi do wykreowania mody na ekologiczny transport, co w sposób naturalny będzie stymulować popyt. Dodatkowym czynnikiem propopytowym będzie zbudowana infrastruktura ładowania. Sieć będzie w pełni przygotowana na dostarczenie energii dla 1 mln pojazdów elektrycznych i dostosowana do wykorzystania pojazdów jako stabilizatorów systemu elektroenergetycznego. Administracja będzie wykorzystywać pojazdy elektryczne w swoich flotach. Polski przemysł będzie wytwarzał wysokiej jakości podzespoły dla potrzeb elektromobilności, a pojazdy elektryczne zarejestrowane w Polsce będą miały wysoki udział podzespołów wytworzonych w naszym kraju.

Drugim dokumentem przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 29 marca br. są Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Krajowe ramy zawierają m.in. ocenę aktualnego stanu i określenie możliwości przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu oraz określenie ogólnych i szczegółowych celów dotyczących infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych, do tankowania gazu ziemnego w postaci CNG i LNG oraz rynku pojazdów napędzanych tymi paliwami.

Cele Krajowych ram można pogrupować według daty ich osiągnięcia i rodzaju paliwa. Dokument zakłada, że:

- A. W 2020 r. w 32 wybranych aglomeracjach:
  - a) w segmencie pojazdów napędzanych energią elektryczną;

- po drogach poruszać się będzie 50 tys. pojazdów
  - powstanie 6 tys. punktów o normalnej mocy ładowania oraz
  - 400 punktów o dużej mocy ładowania,
- b) w segmencie aut napędzanych gazem ziemnym w postaci CNG:
- po drogach poruszać się będzie 3 tys. pojazdów i
  - powstanie 70 punktów tankowania.

B. W 2025 r. na poziomie ogólnopolskim:

- a) w segmencie aut napędzanych energią elektryczną:
- po drogach poruszać się będzie 1 mln pojazdów elektrycznych,
- b) w segmencie aut napędzanych gazem ziemnym w postaci CNG:
- po drogach poruszać się będzie 54 tys. pojazdów,
  - będą dostępne 32 punkty ładowania wzdłuż sieci bazowej TEN-T,
- c) w segmencie aut zasilanych LNG:
- po drogach poruszać się będzie 3 tys. pojazdów
  - powstanie 14 punktów tankowania LNG wzdłuż sieci bazowej TEN-T,
  - będą funkcjonować instalacje do bunkrowania statków LNG w portach: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście.

Wskazane w omówionych dokumentach prognozowane kierunki rozwoju znalazły kontynuację w kolejnych inicjatywach legislacyjnych Ministerstwa Energii. Ze względu na konieczność początkowego intensywnego wsparcia finansowego inicjatyw podejmowanych w obszarze elektromobilności, od połowy 2016 r. ministerstwo pracuje nad projektem nowelizacji ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (UC 79), który tworzy Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (państwowy fundusz celowy). Jego zadaniem będzie finansowanie projektów związanych z rozwojem elektromobilności (pojazdy napędzane energią elektryczną) i transportu opartego na paliwach alternatywnych (CNG, LNG, biopaliwa i inne paliwa odnawialne). Dysponentem Funduszu będzie Minister Energii, obsługę zapewni natomiast Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Zgodnie z projektem, przychodami Funduszu będzie dotacja z budżetu państwa w wysokości od 0.5 do 1.5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych oraz środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0.1% uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej. Rocznie Fundusz będzie dysponował kwotą ok. 430 mln zł (rozpoczynając od kwoty 155 mln zł, w perspektywie 10 lat kwota ta wzrośnie do ponad 600 mln zł). Ministerstwo Energii przewiduje, że w przypadku powołania Funduszu o

wspomnianej kapitalizacji, korzyściami będą m.in. rozwój infrastruktury do tankowania gazu ziemnego, biopaliw ciekłych i innych paliw alternatywnych oraz do ładowania pojazdów elektrycznych, rozwój flot pojazdów niskoemisyjnych oraz poprawa jakości powietrza wynikająca ze zmniejszenia emisji szkodliwych substancji przez pojazdy drogowe - szczególnie w dużych aglomeracjach.

Ostatnią inicjatywą legislacyjną jest wspomniany już projekt ustawy o elektromobilności. Celem ustawy jest stymulowanie rozwoju elektromobilności oraz zastosowania innych paliw alternatywnych (m.in. gazu ziemnego w formie LNG i CNG) w sektorze transportowym w Polsce poprzez określenie ram prawnych dla rozbudowy infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych i tankowania CNG/LNG. Szersze zastosowanie paliw alternatywnych w transporcie umożliwi ograniczenie uzależnienia transportu od paliw węglowodorowych, a więc od importu ropy naftowej, jak również pozwoli na poprawę jakości powietrza w miastach. Ustawa wprowadza nowe rozwiązania prawne na rynku polskim, aby umożliwić rozwój infrastruktury paliw alternatywnych. Na użytek zaproponowanych rozwiązań ustawa definiuje szereg nowych pojęć nieznanymi polskiemu ustawodawstwu. Ustawa zakłada budowę sieci bazowej infrastruktury dla paliw alternatywnych w aglomeracjach miejskich oraz na obszarach gęsto zaludnionych, jak również wzdłuż dróg należących do transeuropejskich korytarzy transportowych. Rozbudowa sieci bazowej pozwoli na swobodne przemieszczanie się samochodów z napędem opartym o paliwa alternatywne, bez obawy braku możliwości doładowania. Sieć bazową stworzy ok. 6 tys. pkt ładowania energią elektryczną i 70 punktów tankowania CNG rozmieszczonych na obszarach aglomeracji miejskich i obszarach gęsto zaludnionych.

Ad. 2 - w projekcie ustawy o elektromobilności i innych paliwach alternatywnych zawarte są następujące korzyści dla użytkowników pojazdów elektrycznych: 1) niższa akcyza na zakup pojazdów elektrycznych i korzystniejsza stawka amortyzacji, 2) możliwość poruszania się pojazdów elektrycznych po pasach drogowych dla autobusów, 3) darmowe parkowanie w strefach płatnego parkowania dla pojazdów elektrycznych, 4) użytkownik pojazdu elektrycznego w ogólnodostępnym punkcie ładowania będzie mógł wybrać dostawcę usługi ładowania energią elektryczną pojazdu, z usługodawcą tym będzie go mogła łączyć umowa stała (na zasadzie abonamentu) bądź będzie mógł dokonać jednorazowego zakupu usługi ładowania, 5) jeśli pojazd elektryczny będzie posiadał zainstalowany licznik pomiaru poboru energii elektrycznej, który będzie w stanie skomunikować się z innymi systemami pomiarowymi (w gospodarstwach domowych, w punktach ładowania etc.), to wtedy energia elektryczna pobrana przez pojazd będzie doliczona do rachunku za energię elektryczną użytkownika pojazdu, 6) większa pewność w użytkowaniu pojazdu dzięki określeniu odpowiedzialności operatora punktu ładowania za szkody

powstałe podczas ładowania pojazdów oraz określenie minimalnych standardów technicznych dla punktów ładowania zapewniających bezpieczeństwo użytkowania tej infrastruktury, 7) ułatwienie dla korzystania z publicznych punktów ładowania poprzez zapewnienie bieżącego dostępu do informacji na temat rozmieszczenia punktów ładowania, cen oferowanych na tych punktach oraz dostępności tych punktów, 8) stworzenie bazowych rozwiązań umożliwiających budowę publicznych punktów ładowania przy nowobudowanych obiektach użyteczności publicznej i zabudowie wielorodzinnej.

Natomiast w kwestii bezpośrednich dopłat, Ministerstwo Energii planuje w pierwszej kolejności wykorzystanie wspomnianych zachęt oraz podjęcie prac nad korzystnymi zmianami w obszarze podatku VAT. Należy jednak zaznaczyć, że podatek VAT jest zharmonizowany w obrębie Unii Europejskiej, a w obecnym stanie prawnym brak jest możliwości zastosowania obniżonej stawki VAT, bądź zwolnienia z tego podatku dla pojazdów elektrycznych. Należy wskazać, że zgodnie z Komunikatem Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego dotyczącym planu działania w sprawie VAT w kierunku jednolitego unijnego obszaru VAT – czas na decyzje, Komisja Europejska zapowiedziała reformę stawek podatku VAT, w kierunku przyznania większej elastyczności dla państw członkowskich przy ich wprowadzaniu. W związku z tym wszelkie działania Ministerstwa Finansów przy wsparciu Ministerstwa Energii w aspekcie stworzenia ram prawnych do zmian stawek podatku VAT będą mogły mieć miejsce przy okazji prac unijnych nad planowaną modernizacją prawa unijnego w tym obszarze.

Z poważaniem,  
z upoważnienia Ministra Energii

Michał Kurtyka  
podsekretarz stanu

dokument podpisany elektronicznie  
120742.338251.238663

Do wiadomości:

– Kancelaria Prezesa Rady Ministrów.