

Warszawa, 30 maja 2017 r.

Szanowny Pan
Krzysztof Tchórzewski
Minister Energii
Plac Trzech Krzyży 3/5
00-507 Warszawa

W odpowiedzi na trwające konsultacje projektu ustawy o rozwoju elektromobilności i paliwach alternatywnych przekazujemy w załączeniu uwagi Polskiego Stowarzyszenia Elektromobilności dotyczące projektowanego aktu.

Prezes Zarządu

Sylwia Koch - Kopyszko

Zał. 1 Uwagi Polskiego Stowarzyszenia Elektromobilności dot. projektu ustawy o rozwoju elektromobilności i paliwach alternatywnych.

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

Załącznik 1

Wstęp

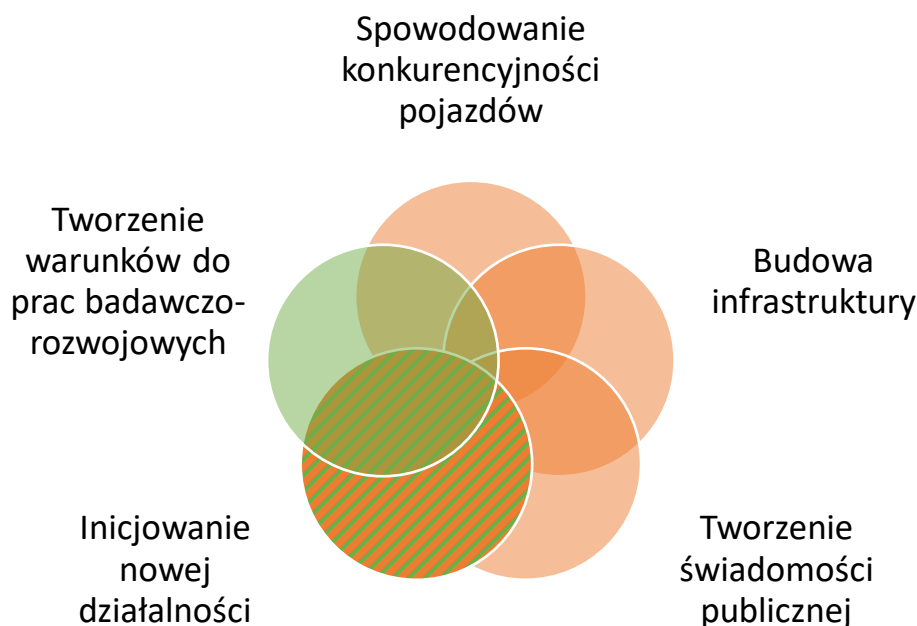
Poniżej przedstawiamy ogólne sugestie dotyczące elektromobilności w Polsce, a następnie przekazujemy szczególne sugestie dotyczące samej nowelizacji.

Doświadczenia państw nordyckich

Aby doprowadzić do przejścia do zielonej technologii w tak dużym i ambitnym zakresie, jaki przyjął polski rząd, w obszarze o tak krytycznym znaczeniu jak mobilność, warto zwrócić większą uwagę na kilka kluczowych obszarów. Zwłaszcza jeśli uwzględnić to, że przejście musi dokonać się w tempie, jakiego dotąd nie osiągnęły żadne inne kraje.

Uważamy, że główne obszary wymagające uwagi w związku z celem doprowadzenia do znacznego wzrostu sprzedaży pojazdów elektrycznych (PE) są wzajemnie powiązane. Te obszary będą wymagać znacznych inwestycji, lecz także stworzą duże możliwości stymulowania wzrostu gospodarczego.

Naszym zdaniem istotne znaczenie ma tutaj 5 głównych obszarów przedstawionych na rys. 1.



Rys. 1

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

Spowodowanie konkurencyjności pojazdów. Tę kwestię uważamy za najważniejszą i wymagającą największej troski podczas prac nad ustawą mającą doprowadzić do wzrostu sprzedaży PE. Wynika to z różnic pomiędzy wynikami rynkowymi uzyskanymi w Danii i Norwegii w latach 2011-2015.

W tym okresie w Norwegii stosowano pełną gamę zachęt, fiskalnych i nefiskalnych, połączonych z całkowitym kosztem posiadania, które sprzyjały zakupowi PE, podczas gdy Dania nie stosowała takich rozwiązań. Doprowadziło to do znacznie większego nasycenia rynku PE w Norwegii. Innymi słowy, dokonując porównania, potencjalni nabywcy PE powinni uznać je za ogólnie konkurencyjne wobec konwencjonalnych samochodów, jeżeli PE mają odnieść sukces rynkowy.

Budowa infrastruktury skupia się wokół zbudowania sieci stacji szybkiego ładowania akumulatorów, która umożliwi podróżowanie na duże odległości, a także zapewnienia dostępu do rozwiązań umożliwiających wolne ładowanie w miejscu zamieszkania. Te ostatnie powinny umożliwiać regularne ładowanie całonocne, dzięki czemu właściciele PE zyskają pewność, że każdego dnia rano będą mieć do dyspozycji w pełni naładowane akumulatory.

Stworzenie infrastruktury obejmuje również ocenę sieci elektroenergetycznej. Należy przeanalizować, czy sieć wytrzyma dodatkowe obciążenie spowodowane przez ładowanie PE (na poziomie zarówno operatora systemu przesyłowego (OSP), jak i operatora systemu dystrybucyjnego (OSD)) oraz czy należy wzmocnić infrastrukturę. Nie trzeba dodawać, że w tej analizie istotną rolę odegrają klastry energetyczne.

Tworzenie świadomości publicznej. „Największym przeciwnikiem PE jest osoba, która nigdy nim nie jeździła”. To stwierdzenie, chociaż ogólne, znalazło wielokrotnie potwierdzenie w praktyce. Dlatego ważne jest, aby społeczeństwo zyskało możliwość przetestowania PE i zaczerpnięcia informacji od swoich sąsiadów, co umożliwi obalenie mitów narosłych wokół PE, np. bezpodstawnych obaw czy też dotyczących osiągnięć tej technologii. Świadomość publiczna nie kształtuje się w próżni, lecz powinna być uzupełniona działaniami edukacyjnymi i badawczymi (zobacz dalsze informacje poniżej).

Inicjowanie nowej działalności. Z naszego doświadczenia wynika, że myślenie w kategoriach inicjowania i wspierania nowych modeli biznesowych będzie mieć wpływ na tempo wzrostu sprzedaży i wynikającą stąd dynamikę wzrostu gospodarczego. Dzieje się tak, ponieważ takie wsparcie umożliwi nowym startupom wejście na rynek z ofertą atrakcyjną dla społeczeństwa. W Danii takie firmy jak, na przykład, AVIS czy SIXT stworzyły modele biznesowe krótkoterminowego wynajmu PE. Doprowadziło to do znacznej rozbudowy całej floty dzięki zmniejszeniu ryzyka postrzeganego przez potencjalnych nabywców prywatnych.

Tworzenie warunków do realizacji prac badawczo-rozwojowych związanych z PE jest istotne z perspektywy zarówno technicznej, jak i biznesowej. Główną przyczyną jest to, że koncentracja

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

na obu tych obszarach jest konieczna w celu stworzenia i wspierania „właściwych” firm, które będą rozwijać tę technologię i rosnąć dzięki niej.

Aby to spowodować, konieczne jest wsparcie fiskalne działalności badawczo-rozwojowej krajowych instytutów badawczych i technicznych oraz szkół wyższych, a także wsparcie tych podmiotów, które będą podejmować współpracę międzynarodową.

Wsparcie startupów, takich jak podmioty wywodzące się ze szkół wyższych (spin-outs) jeszcze bardziej skróci drogę od badań do wzrostu gospodarczego.

Funkcjonujący obecnie system wsparcia dla odnawialnych źródeł energii zawarty w Ustawie z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii został wprowadzony w celu wdrożenia przepisów unijnych w zakresie wspierania źródeł odnawialnych, tj. w szczególności Dyrektywy 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych.

Jak wskazują motywy ww. Dyrektywy potencjał Państw członkowskich w zakresie wykorzystania odnawialnych źródeł energii (dalej również: OZE) jest różny, tak jak różna jest struktura ich kosztów energetycznych.

Aby wsparcie przeznaczone dla źródeł odnawialnych w naszym kraju miało wymierne skutki ekologiczne, konieczne jest dopasowanie zakresu oraz rodzaju wsparcia dla poszczególnych technologii wykorzystujących źródła odnawialne do potencjału energetycznego Polski, w szczególności uwarunkowań klimatycznych i zasobów lokalnych kraju, przy uwzględnieniu zobowiązań, jakie ciążyą na Polsce w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz poprawy efektywności energetycznej.

Celem wsparcia dla odnawialnych źródeł energii powinny być przede wszystkim skutki ekologiczne, jakie niesie za sobą wykorzystanie tych źródeł, a nie jedynie formalne wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów wspólnotowych. Wartość danego systemu wsparcia powinna być zatem oceniana z perspektywy wymiernych efektów ekologicznych jego wprowadzenia i w tym duchu powinny być konstruowane przepisy krajowe. System wsparcia powinien dostarczać wytwórcom energii z odnawialnych źródeł odpowiednich zachęt inwestycyjnych decydujących o budowie nowych mocy wytwórczych, aby przyspieszyć w Polsce rozwój tych technologii OZE, które najbardziej potrzebują wsparcia, nieuciążliwych dla środowiska, stabilnych i mogących reagować na aktualne zapotrzebowanie odbiorców na energię elektryczną.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (dalej również Strategia) jest kluczowym dokumentem wyznaczającym kierunki polityki gospodarczej Polski.

Strategia w dziedzinie energetyki kładzie bowiem nacisk, obok modernizacji i inwestycji w silne zaplecze konwencjonalnych, wielkich źródeł wytwórczych, na „wykorzystanie lokalnie

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

„dostępnych surowców, mających wartość energetyczną odpadów oraz odnawialnych źródeł energii”, przy jednoczesnym podjęciu wyzwań w zakresie „trwałego ograniczenia emisji zanieczyszczeń i przechodzenia na gospodarkę nisko- i zeroemisyjną”.

Projektowane zmiany pozwolą również na rozwiązywanie problemów związanych z niestabilnością odnawialnych źródeł energii czy też brakiem możliwości magazynowania energii, które to problemy Strategia wskazuje jako jedne z poważnych wyzwań dla Krajowego Systemu Energetycznego.

W zakresie zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Strategia w obszarze energii odnawialnej wskazuje właśnie na przyjęte w projekcie preferencje dla rozwoju „zrównoważonych z popytem źródeł energii w oparciu o krajowy potencjał” oraz zalety instalacji wykorzystujących biogaz na obszarach słabiej zurbanizowanych. Zgodnie ze Strategią „odpowiedni dobór odnawialnych i innych źródeł wytwarzania energii w ramach klastrów energii, spółdzielni energetycznych itp. może lokalnie zapewnić samowystarczalność i tym samym bezpieczeństwo energetyczne”, zaś „lokalne zagospodarowanie odpadów do celów energetycznych mogłoby przynieść więcej korzyści dla środowiska”.

Strategia zbieżnie do założeń niniejszego projektu traktuje również konieczność doboru technologii wytwarzania energii do miejscowych możliwości, potrzeb kraju oraz stabilności tych technologii, przy uwzględnieniu konieczności dotowania instalowania przede wszystkim nowych źródeł wytwórczych, które pozwolą zminimalizować deficyty energii.

Szczególny nacisk Strategia kładzie także na klastry i spółdzielnie energetyczne, których rola w energetyce rozproszonej oraz tworzeniu autonomicznych energetycznie obszarów ma być kluczowa.

Założenia Strategii odnoszące się do wspierania OZE, powinny preferować technologie „zapewniające maksymalną dyspozycyjność, a także odzwierciedlać lokalne potrzeby związane z gospodarką odpadami i wykorzystaniem miejscowego potencjału”.

Zgodnie ze Strategią dywersyfikacja źródeł energii oraz zwiększanie efektywności energetycznej stanowią jeden z czynników warunkujących podwyższanie konkurencyjności polskiej gospodarki. „Ważne jest (...) szersze wykorzystanie stabilnych źródeł energii odnawialnej oraz tworzenie warunków regulacyjnych do rozwoju nowych form prowadzenia działalności w postaci m.in. klastrów energii i spółdzielni energetycznych”.

Należy również zauważyć, że z danych Ministerstwa Energii powołanych w Strategii wynika, że w 2020 roku planuje się funkcjonowanie 400 punktów szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych i aż 6000 punktów wolnego ładowania tych pojazdów, zaś w ramach rozwoju lokalnych, autonomicznych energetycznie obszarów 30 klastrów energii i spółdzielni energetycznych, których w perspektywie do roku 2030 ma już być 300.

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

Powyższe założenia będą mogły być zrealizowane wyłącznie pod warunkiem stworzenia jednoznacznych i trwałych, tj. długofalowych mechanizmów prawnych wspierających rozwój stabilnych źródeł OZE takich jak biogazownie (różnego typu) wykorzystujące lokalne zasoby, mała energetyka wodna, piroliza biomasy, wykorzystanie metanu kopalnianego, gazu składowiskowego, biogazu osadów ściekowych, a także stwarzających optymalne warunki dla funkcjonowania niezależnych energetycznie form prawnych, takich jak klastry energii i spółdzielnie energetyczne.

Sprzedaż nadwyżki energii elektrycznej i ciepłej wytworzonej w instalacjach korzystających z taryf gwarantowanych do klastrów energii czy spółdzielni energetycznych pozwoli na dynamiczny rozwój tych form działalności oraz przyczyni się do aktywizacji lokalnych społeczności w zakresie ich gospodarki energetycznej. Będzie jednocześnie zwiększała innowacyjność polskiego sektora energetycznego.

Powyższe założenia mogą doprowadzić do powstania wielu nowych instalacji - 770 małych elektrowni wodnych, 500 instalacji wykorzystujących gaz składowiskowy, 2.000 instalacji wykorzystujących technologię pirolizy biomasy, 2.000 instalacji wykorzystujących biogaz pozyskany z surowców pochodzących z oczyszczalni ścieków, 2 000 biogazowni rolniczych, biogazowni rolniczo – przemysłowych, biogazowni przemysłowych, 250 MW dla instalacji wykorzystujących metan kopalniany - wszystkie progi dotyczą instalacji o mocy mniejszej niż 500 kW przyłączonych do sieci po dniu 1 stycznia 2018 r.

Tym samym oprócz już istniejących około 2.000 instalacji OZE (tzw. małe moce energii wiatrowej, małe elektrownie wodne, instalacje wykorzystujące technologię biogazu) może powstać około 8.000 nowych instalacji charakteryzującej się bardzo stabilną, pewną pracą - ponad 6.000 godzin w roku.

Podsumowując, nie ma przeszkód, aby rozwój elektromobilności opierał się w dużym stopniu na ponad 10.000 instalacji OZE, zlokalizowanych w całym kraju, w miastach i na terenach wiejskich.

Te potencjalne 10.000 instalacji bardzo łatwo przekładają się na 24.000 punktów ładowania pojazdów elektrycznych, dysponujących wystarczającą mocą, miejscem do ładowania, kompetencjami.

Przy tym połączenie tych instalacji w działające klastry energetyczne i spółdzielnie energetyczne, wraz z prosumentami będzie stanowić idealną symbiozę wytwarzania i zużywania energii w systemie energetyki rozproszonej. Są to ponadto środowiska, które z natury rzeczy są przekonane do idei elektromobilności, same dla siebie będąc kołem zamachowym rozwoju.

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

Według różnych szacunków może to się przełożyć na 100.000 nowych miejsc pracy w 6 różnych technologiach i 4 GW nowych mocy energii elektrycznej i ciepłej.

Nie należy zapominać o doświadczeniach branży biogazowej w zakresie wytwarzania wodoru. Ponadto jeżeli klastry energetyczne i spółdzielnie będą dysponowały w innych instalacjach nadwyżkami energii, bez żadnego trudu będą mogły za pomocą elektrolizy wytworzyć duże ilości wodoru, zmagazynować je na dowolnie odpowiedni czas i zasilać pojazdy elektryczne oparte o technologię wodoru. Zapotrzebowanie na wodór do pojazdów elektrycznych będzie rosło lawinowo, chociażby na bardzo krótki okres ładowania (kilka minut).

Pojazdy elektryczne oparte o technologię wodoru są już w Polsce produkowane i w projektach nasze ośrodki naukowe mają szereg niezwykle innowacyjnych doświadczeń. Wystarczy szerzej otworzyć drzwi.

Zalecenia ogólne

W poniższej tabeli podpowiadamy niektóre dalsze punkty o charakterze ogólnym, które można by uwzględnić w pracach przy wytyczaniu drogi, którą Polska podąży do e-mobilności.

Punkt	Zalecenie	Uwagi
i.	Opracowanie długoterminowych planów dla wszystkich istotnych obszarów.	W celu zapewnienia inwestorom i społeczeństwu bezpieczeństwa zarówno ich inwestycji, jak i działań, a także w celu zagwarantowania ciągłości.
ii.	Ciągła ocena skuteczności zachęt i dopłat.	Aby przekonać się, które środki są skuteczne, a które wymagają zmiany.
iii.	Ocena ryzyka planowanych inwestycji przed ich zatwierdzeniem i realizacją.	W celu umożliwienia firmom inwestującym w tym obszarze uniknięcia dużej zmienności przychodów i kosztów wskutek wystąpienia nieprzewidzianych skutków zmian zachęt.
iv.	Wsparcie ułatwiające udział w międzynarodowych pracach normalizacyjnych.	W celu zapewnienia sobie ważnego głosu na tych forach, lecz także w celu zabezpieczenia możliwości eksportu polskiej technologii na rynki europejskie, i odwrotnie. Ponadto w celu dopilnowania, aby polskie normy uwzględniały interoperacyjność importu.

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

v.	Analiza polskich konsumentów, w szczególności w celu identyfikacji grup pierwszych nabywców.	Przygotowanie podstawy działań służących dotarciu do grup pierwszych nabywców i zachęcenia ich do zakupu, ponieważ te grupy pomogą później stworzyć cały rynek.
vi	W odniesieniu do systemu ładowania PE w Polsce konieczne jest ujednoczenie urządzeń do ładowania (ładowarek). Należy również określić, gdzie powinny znajdować się punkty ładowania.	Jest to uzasadnione koniecznością rozpowszechnienia jak największej liczby urządzeń do ładowania w Polsce, z której mógłby skorzystać każdy pojazd. W przeciwnym wypadku konsument (osoba korzystająca z ładowarki) będzie musiał szukać określonego systemu dla swojego pojazdu, co przeczy idei łatwego korzystania z infrastruktury. Ujednoczenie ładowarek spowoduje też niższe koszty budowy infrastruktury, zapewni większą rozpoznawalność i przejrzystość systemu ładowania oraz ułatwi zarządzanie.
vii	Elektromobilność jest nie tylko kwestią dostarczania energii do pojazdów w rozumieniu paliw kopalnych, ale również wykorzystywania w tym celu zasobów naturalnych (odnawialnej energii) na potrzeby ładowania PE.	Uzasadnieniem takiego podejścia jest potrzeba decentralizacji systemu energetycznego oraz uniknięcie "przenoszenia" zanieczyszczenia smogiem poza miasta. Uniknięcie dużych strat energii w zakresie jej transportowania przez sieć krajową oraz wykorzystanie lokalnych odnawialnych źródeł energii.
viii	Elektromobilność jest częścią klastrów energii.	Część argumentów przemawiających za budową klastrów energii w Polsce dotyczy kilkunastu problemów w polskim sektorze energii, takim jak: <ul style="list-style-type: none">• stary i niskowydajny system

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

		<p>dystrybucji energii,</p> <ul style="list-style-type: none"> • ogromne koszty oraz straty energii na potrzeby transportu w sieci krajowej, • brak stabilizacji sektora odnawialnych źródeł energii (szczególnie niestabilnej energii takiej jak wiatr i słońce), • konieczności wykorzystania PE jako magazynów energii w symbiozie ze stałymi i niestałymi zasobami energii w celu równoważenia w ramach klastrów lokalnych oraz poza siecią krajową, • wykorzystania odnawialnej energii w celu zasilania 1 000 000 PE
ix	Elektromobilność jest związana z wykorzystaniem biometanu.	
x	Ekomobilność to strefy niskoemisyjne w miastach.	Każde miasto powinno prowadzić strefy transportu niskoemisyjnego.
xi	Elektromobilność to sprawa dostępności energii w punktach ładowania, w szczególności pochodzącej z odnawialnych źródeł.	<p>Trzeba zagwarantować obowiązek dostarczenia prądu do miejsc ładowania wraz z określeniem terminu i sankcji w trybie administracyjnym za niewywiązanie się z obowiązku.</p> <p>W odniesieniu do odnawialnych źródeł energii należy wprowadzić obowiązek przyłączenia się do sieci energetycznej.</p>

--	--	--

Uwagi szczegółowe do projektu ustawy o rozwoju elektromobilności i paliwach alternatywnych

W poniższej tabeli przedstawiamy szczegółowe uwagi do projektu ustawy o rozwoju elektromobilności i paliwach alternatywnych

Artykuł	Treść uwagi	Uzasadnienie
Art. 3 ust. 1	Powinno się doprowadzić do sytuacji w której wykwalifikowane podmioty samodzielnie przygotowują Program dla obszaru, obiektu zdefiniowanego poprzez zasięg podziału administracyjnego kraju. OSDE powinien być zobowiązany do udostępniania danych dotyczących parametrów sieci umożliwiających prowadzenie analiz o możliwościach rozbudowy infrastruktury dla dostawców usług ładowania oraz operatorów infrastruktury. W tym miejscu należy przeanalizować możliwość udostępniania danych w trybie Dyrektywy INSPIRE w ramach usług tzw. K-GESUT (udostępnianie danych branżowych) lub innych w postaci usług w systemie teleinformatycznym integrowanych na poziomie usług centralnych.	
Art. 3. ust. 2	Do projektowania kryteriów powinny zostać uwzględnione również dane np. z rejestru CEPIK 1,2, rejestru ludności, rejestrów odpowiedzialnych za ewidencjonowanie działalności gospodarczych w celu optymalnego dostosowania potrzeb do zmian struktury potencjału gospodarczego gminy lub innego obszaru. Należy również określić, że realizacja zadań określonych w art. 3	

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

	<p>prowadzona jest poprzez podział administracyjny kraju TERYT, żeby wykluczyć problemy interpretacyjne co do zasięgu gminy lub jej rodzaju.</p>	
Art. 3. ust. 3 pkt 2	<p>Programy powinny narzucać jednolite parametry techniczne punktów ładowania co najmniej w zakresie urządzeń odpowiedzialnych za konektor z samochodem elektrycznym lub gazowym.</p>	<p>Jednolity standard urządzeń podniesie ich przewidywalność i ograniczy konieczność dostosowywania pojazdów elektrycznych przez co ograniczy koszty dla użytkowników końcowych oraz wpłynie na budowanie standardu usług.</p>
Art. 4	<p>Ten artykuł powinien posiadać bezpośrednie odniesienie do ustawy Prawo zamówień publicznych.</p>	<p>Aktualnie ustawa niniejsza tworzy nowy tryb postępowania przetargowego lub powieła zapisy już aktualnie obowiązującego trybu w ustawie o zamówieniach publicznych.</p>
Art.4 ust.1	<p>1. Postępowania przetargowe powinny być realizowane w częściach dla których istnieją programy i zatwierdzone plany np. przez Wojewodów lub struktury mu podległe. Ponadto powinien być wskazany podmiot odpowiedzialny za przygotowanie tzw. warunków technicznych w zakresie parametrów technicznych urządzeń i minimalnych standardów.</p> <p>2. Należy rozważyć również czy OSDE nie powinien wyłączać Operatora Infrastruktury analogicznie jak OSDG w sposób zdefiniowany w Art. 26. Te obszary wykazują niespójność w kontekście wyboru Operatora Infrastruktury w zakresie sposobu wyboru jak i jego kompetencji.</p>	<p>1. Rozproszenie postępowań przetargowych na poziom wójta, burmistrza, prezydenta i inne uniemożliwi zachowanie jednolitości stosowanych procedur oraz standardów urządzeń odpowiedzialnych za infrastrukturę do ładowania samochodów elektrycznych, CNG itp. Jeżeli nie zostanie zapewniony mechanizm agregacji postępowań przetargowych nie będzie możliwa lub będzie utrudniona integracja systemów z punktu widzenia rozwiązań technicznych oraz logicznych.</p> <p>2. W projekcie ustawy określa się, że Operator Infrastruktury to operator odpowiadający za CNG, LNG, punkty ładowania itp. łącznie a pozwala się go wybierać przez dwa/trzy niezależne podmioty raz np. przez wójta jak w przypadku OSDE a raz przez OSDG lub GDDIA. To w opinii</p>

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

		PSEM potwierdza konieczność koordynacji postępowań przetargowych na poziome co najmniej wojewody.
Art. 9.ust.2	Należy tak doprecyzować przepisy projektu ustawy aby było jednoznaczne, że informacja musi być udostępniana w taki sposób aby było możliwe integrowanie jej w ogólnodostępnych systemach teleinformatycznych.	
Art. 17	Trzeba doprecyzować kwestię opłat operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego. Wyjaśnienia wymaga również sprawa własności.	
Art. 26	Uwagi analogiczne jak do art. 4 - w zakresie trybu wyboru, procedury, podmiotu wyłaniającego operatora infrastruktury.	
Art. 32	1. Ilość ogólnodostępnych punktów ładowania powinna być skorelowana z celem stawianym dla roku 2020 tj. np. 1 mln samochodów elektrycznych. 2. Ponadto te ilości powinny uwzględniać ilości nowo tworzonych punktów ładowania przez podmioty prowadzące prace deweloperskie, budowlane itp. Ponadto wydaje się, że warunek w gminie co najmniej 60 tys. samochodów jest martwy biorąc po uwagę drugi: na 1000 mieszkańców przypada 700 pojazdów samochodowych.	1. Ilości wskazane w projektowanej w żaden sposób nie obsłużą tej ilości pojazdów.
Art. 33 i 34	Analogicznie do uwagi do Art. 4 - w zakresie trybu wyboru, procedury, podmiotu wyłaniającego operatora infrastruktury. W Art. 34 proponowane przepisy mówią o kolejnym trybie wyboru operatora infrastruktury. To brzmienie projektowanych przepisów w opinii	Rozwiązania aktualnie zaproponowane doprowadzą do konfliktów kompetencyjnych oraz zróżnicowania docelowej infrastruktury pod względem jakości, kosztów utrzymania, parametrów, możliwości wymiany informacji itp.

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

	<p>Polskiego Stowarzyszenia Elektromobilności powinno zostać przedyskutowane w zakresie wybrania rozwiązania wykorzystującego obecnie istniejące rozwiązania w zakresie projektowania infrastruktury, zarządzania informacją, przenoszenia danych na systemy informacji przestrzennej mapy.</p>	
Art. 36	<p>Należy wprowadzić obowiązek, żeby wszystkie nowe samochody były elektryczne. Każda gmina powinna mieć też obowiązek wykonania analizy oszczędności wprowadzenia autobusów elektrycznych do gminy w perspektywie do 2018 r.</p>	
Art. 39	<p>Przedmiotem artykułu jest obowiązek wykonania analizy przez podmiot o którym mowa w Art. 37 projektu ustawy. Podmiot ten zobowiązany jest do wykonania analizy co 36 miesięcy. Analiza zawiera istotne informacje dotyczące korzyści ekonomicznych i środowiskowych. W celu zachowania bezstronności wykonania analizy należy dodać zapisy mówiące o wykonaniu przedmiotowej analizy przez zewnętrzny niezależny podmiot specjalizujący się w wykonywaniu tego typu analiz.</p> <p>Proponowane brzmienie projektu ustawy:</p> <p>Art. 39 Ust. 3 Analiza o której mowa w ust. 1 przeprowadza podmiot niezależny podmiotu określonego w Art. 37 ust. 1 i 2, posiadający wiedzę i doświadczenie zawodowe w przeprowadzaniu tego rodzaju analiz.</p>	<p>Zgodnie z zapisem ust. 6 w Art. 39, podmiot określony w Art. 37 ma możliwość zwolnienia z obowiązku określonego w ust. 1 Art. 39 na podstawie analizy którą wykonuje sam dla siebie.</p> <p>Taka sytuacja może powodować uzasadnione obawy, że podmiot który wykonuje analizę dla samego siebie na podstawie której zostanie zwolniony z obowiązku, może nie dochować należytej staranności w wykonaniu tej analizy. W związku z tym może dojść do sytuacji, że analiza będzie podstawą do braku realizacji obowiązków ustawy, a co za tym idzie nie zostanie osiągnięty cel zakładany przez ustawodawcę.</p> <p>Wzorem mogą być zapisy Ustawy o efektywności energetycznej z dnia 20 czerwca 2016 roku które nakładają obowiązek wykonania audytu energetycznego przez specjalistyczne niezależne podmioty zewnętrzne (Art. 36 ust. 3)</p>

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

Art. 40	Dane powinny być pozyskiwane z rejestrów urzędowych np. CEPIK	Powinno się na poziomie cyfrowej administracji doprowadzać do sytuacji eliminowania korespondencji potwierdzającej dane które są dostępne odpowiednich rejestrach urzędowych prowadzonych przez wskazanych właścicieli zasobów.
Art. 43	Należy zamienić określenie „elektronicznej mapy” na „mapy w technologii danych geoprzestrzennych”	
Art. 43	Przepisy projektowanego artykułu nie zapewniają w trybie dostępu ustawy do danych sektora administracji publicznej do danych w postaci e-usług umożliwiających rozwój branży poprzez tworzenie możliwości kreowania nowych usług na rzecz obszaru rozwoju paliw alternatywnych przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą, naukowców, administrację państwową i samorządową.	Potrzebne jest stworzenie możliwości udostępniania danych przez OSDE oraz OSDG odnośnie potencjału danych obszarów oraz obiektów wynikającego z dysponowanej przez te pomioty infrastruktury. Taka informacja w powiązaniu z informacjami z np. rejestru CEPIK, ewidencji ludności, itp. pozwoli na monitorowanie osiągania celów ustawy oraz na rozwój i dostępność usług dla użytkowników pojazdów, inwestorów oraz przedstawicieli administracji państwowej i samorządowej.
Art. 43	W trakcie przekazywania informacji za pośrednictwem formularza elektronicznego należy zadbać o właściwą autoryzację pomiotu wprowadzającego zmianę danych – wykorzystanie np. e-PUAP, podpis kwalifikowany lub inne spełniające funkcje lub poziom zabezpieczeń. Ponadto należy zadbać o reguły walidujące wprowadzone zmiany w celu uniknięcia wprowadzania danych tzw. „nieprawdopodobnych”	
Art. 43	Minister właściwy ds. transportu powinien zadbać o dostępność danych pochodzących z rejestrów urzędowych typu kataster – ewidencja gruntów i budynków, CEPIK inne w formie ogólnodostępnego Geoportalu z	

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

	<p>informacjami np. o rozwoju sieci punktów tankowania paliw alternatywnych w tym ładowania samochodów, potencjale inwestycyjnym danego obszaru, ograniczeniach, perspektywach, wymaganiach, zagęszczeniu lub innych ograniczeniach lub informacjach stymulujących rozwój. Przedmiotowy system powinien być włączony do krajowych systemów informacji przestrzennej INSPIRE analogicznie jak np. ewidencja urządzeń melioracyjnych, ewidencja pomników przyrody, Natura 2000, itp. Przedmiotowy Geoportal połączony powinien być również m.in. z KW, RCIWN w celu wsparcia przy tworzeniu programów (OSDE, OSDG, GDDIA) oraz zatwierdzania planów (Gmina, itp.). Geoportal powinien mieć dostęp do danych w trybie administracyjnym jak i publicznym otwartym. Powinny być również zapewnione mechanizmy wymiany danych pomiędzy funkcjonującymi rejestrami typu EGIB, KW, EMUIA, RCIWN.</p>	
Art. 44.	<p>Stworzenie odpowiednio zaprojektowany Geoportal z usługami dane nie muszą być przekazywane tylko mogą być w tzw. trybie online udostępniane wszystkim zainteresowanym służbom w tym Prezesowi Urzędu Dozoru Technicznego. Jednocześnie dane mogą być w tym samym trybie udostępniane wszystkim służbą ratunkowym, Policji, Inspekcją itp. za pośrednictwem systemów mobilnych z wykorzystaniem systemów informacji przestrzennej. Przedmiotowy Geoportal powinien również stanowić wsparcie we wdrażaniu i ocenie wdrażania Dyrektywy odpowiedzialnej za redukcję emisji CO₂.</p>	
Art. 53	<p>Nie tylko punkty ładowania ale infrastruktura ładowania od trafostacji do</p>	

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082

	punktu ładowania powinny być zwolnione z podatku od nieruchomości.	
Art. 56 pkt 1	Należy wprowadzić brzmienie „punkty ładowania wraz z infrastrukturą” oraz uściślić, co jest punktem ładowania.	
Art. 57	Magazyny energii powinny być zlokalizowane przy instalacjach OZE.	Ułatwi to bilansowanie energii.

biuro@psem.pl, www.psem.pl, tel. 22 550 91 00, fax. 22 696 52 72

Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności z siedzibą w Warszawie, ul. Jana III Sobieskiego 102A lok U7, 00-764 Warszawa, wpisana pod numerem KRS 0000662122 do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, o numerze identyfikacji podatkowej (NIP) 5213767082