

KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW
MINISTER – CZŁONEK RADY MINISTRÓW
SEKRETARZ RADY MINISTRÓW

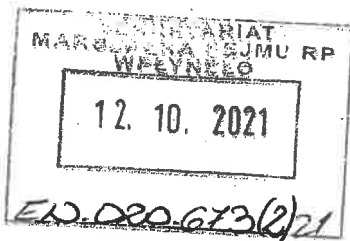
Łukasz Schreiber

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.123.2021.EJ(22)

RM-0610-123-21

UC65



Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów, w ślad za przekazanym w dniu 7 października 2021 r. projektem ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw przesyłam pisma Ministra Klimatu i Środowiska oraz Ministra do Spraw Unii Europejskiej dotyczące zastrzeżenia w opinii o zgodności ww. projektu z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Łukasz Schreiber

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. SPS-WP.020.312.5.2021
Data wpływu 12. 10. 2021



Warszawa, dnia 07-10-2021 r.

Minister Klimatu i Środowiska

DP-WOPI.0220.77.2020.AM
RM-0610-123-21

Pan
Lukasz Schreiber
Minister – Członek Rady
Ministrów
Sekretarz
Rady Ministrów

Szanowny Panie Ministrze

W odpowiedzi na pismo z dn. 6 października br. przekazujące opinię o zgodności z prawem Unii Europejskiej **projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw** (UC65), w której Minister do spraw Unii Europejskiej zgłosił zastrzeżenie w zakresie zgodności z prawem UE projektowanej zmiany art. 3 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 1 pkt 3-lit. a projektu), przekazuję poniższe wyjaśnienia.

Na wstępie uprzejmie przypominam, że proponowane w art. 1 pkt 3 lit. a projektu brzmienie przepisu nie budziło jak dotąd żadnych wątpliwości i zostało przyjęte zarówno przez Komitet ds. Europejskich, jak i Stały Komitet Rady Ministrów. W dniu 5 października br. Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy, zaś przed, oraz w trakcie posiedzenia Rady Ministrów, do przedmiotowego przepisu również nie były zgłaszane żadne uwagi. W związku z tym wątpliwości przekazane w opinii po przyjęciu projektu przez Radę Ministrów stanowią zaskoczenie.

Odnosząc się natomiast szczegółowo do zgłoszonego zastrzeżenia chciałbym zauważyć, że zgodnie z przepisami prawa, operator ogólnodostępnej stacji ładowania nie jest sprzedawcą energii. Jest on odbiorcą końcowym, który zawiera umowę sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania, w tym na świadczenie usługi ładowania. W tym miejscu należy przywołać art. 3 pkt 6a ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne, zgodnie z którym sprzedaż zdefiniowana jest jako „bezpośrednia sprzedaż paliw lub energii przez podmiot zajmujący się ich wytwarzaniem lub odsprzedaż tych paliw lub energii przez podmiot zajmujący się ich obrotem; **sprzedaż ta nie obejmuje** derywatu elektroenergetycznego i derywatu gazowego oraz tankowania pojazdów sprężonym gazem ziemnym (CNG) oraz skroplonym gazem ziemnym (LNG) na stacjach gazu ziemnego i **ładowania energią elektryczną w punktach ładowania**”. Rozstrzyga to w sposób jednoznaczny, że świadczenie usługi ładowania nie stanowi sprzedaży energii elektrycznej.



Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn. DPUE.920.1313.2021.MR(39)
dot.: DKPL.WK.0610.2.123.2021.EJ(19) z 07.10.2021 r.
RM-0610-123-21

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z wyjaśnieniami Ministra Klimatu i Środowiska przekazanymi do uwagi zawartej w opinii z dnia 6 października br. o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (UC65) z prawem Unii Europejskiej (sygn. DPUE.920.1313.2021.MR(37)), pozwalam sobie zająć następujące stanowisko.

Celem mojej uwagi było wskazanie na ryzyko uznania przez Komisję Europejską niezgodności art. 1 pkt 3 lit. a) projektu ustawy zmieniającego art. 3 ust. 1 pkt 7 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z art. 33 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej. Wątpliwości budziło to, czy w wyniku projektowanej zmiany działalność operatorów systemów dystrybucyjnych (OSD), którzy pełnią funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, nie mogłaby zostać uznana za prowadzenie sprzedaży energii elektrycznej, co naruszałoby art. 33 ust. 2 dyrektywy 2019/944.

Wobec przekazanych przez Ministra Klimatu i Środowiska wyjaśnień wykazujących, że OSD, którzy pełnią funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania po nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych nie będą prowadzili sprzedaży energii elektrycznej, przyjmuję te wyjaśnienia i nie wnoszę dalszych uwag.

Z poważaniem

Konrad Szymański
Minister do Spraw Unii Europejskiej
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Michał Kurtyka
Minister Klimatu i Środowiska

Pan Krzysztof Szczucki
Prezes Rządowego Centrum Legislacji

W celu świadczenia usługi ładowania niezbędne jest zapewnienie energii elektrycznej przez operatora ogólnodostępnej stacji ładowania. Cel ten realizowany jest zarówno przez dotychczasowe, jak i proponowane brzmienie art. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Natomiast powiązanie art. 33 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającej dyrektywę 2012/27/UE z kwestionowanym przepisem projektu nie ma żadnego uzasadnienia i jest błędne. Przede wszystkim, projekt zawiera przepisy wdrażające przedmiotowy artykuł dyrektywy, zgodnie z którymi operatorzy systemów dystrybucyjnych (OSDe) będą wycofywać się z pełnienia funkcji operatorów stacji ładowania. Natomiast nawet w przypadku, gdy OSDe pełnił dotychczas lub jeszcze przez pewien czas będzie pełnił funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, nie prowadzi on sprzedaży energii elektrycznej, ponieważ taka czynność prawna nie jest w ogóle dokonywana w stacji ładowania. Nie świadczy on również usługi ładowania, gdyż, zgodnie z przepisami ww. ustawy, świadczenie usługi ładowania jest i pozostanie zadaniem dostawcy usługi ładowania. Biorąc pod uwagę, że projektowana w ww. przepisie zmiana nie wpływa na model świadczenia usługi ładowania określony w ustawie, określony przepisami model funkcjonowania w żaden sposób nie narusza ww. artykułu dyrektywy. Należy dodać, że obecnie techniczne możliwości bycia operatorem stacji ładowania powodują, że musi on zawierać umowę sprzedaży energii elektrycznej ze sprzedawcą energii (niezależnie od tego, czy takim operatorem jest OSDe, czy też inny podmiot) i energię tę wykorzystywać na potrzeby funkcjonowania stacji, w tym na potrzeby świadczenia usług ładowania. Trzeba jednak zaznaczyć, że zawierając tę umowę, operator stacji ładowania jest stroną nabywającą energię. Nie ma bowiem technicznej możliwości, aby każdy dostawca usługi ładowania na danej stacji ładowania zawierał osobną umowę sprzedaży energii elektrycznej z jej sprzedawcą. Na problem ten, występujący na gruncie obowiązującego brzmienia przepisu, zwracała również uwagę doktryna prawa. Brak możliwości zawierania umów w określony w projekcie sposób przez operatora stacji, w tym operatora będącego OSDe, powodowałaby zatem brak możliwości świadczenia usług ładowania na danej stacji.

Należy również zauważyć, że przepisy europejskie pozwalały, a po wejściu w życie dyrektywy 2019/944 również pozwalają, tyle że w ograniczonym zakresie i pod określonymi warunkami, pełnić OSDe rolę operatora stacji ładowania. Jednocześnie, OSDe nie może (i nie mógł przed wejściem w życie dyrektywy 2019/944) sprzedawać energii elektrycznej. Prawodawca europejski musi więc również uznawać, że operator ogólnodostępnej stacji ładowania nie prowadzi sprzedaży energii elektrycznej, gdyż w innym przypadku nie zezwoliłby na prowadzenie tej działalności przez operatorów systemów dystrybucyjnych.

Z poważaniem

Z up. Ministra

Piotr Dziadzio
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/