

czerwiec 2017

Przegląd Gazowniczy

nr 2 (54)

ceną 15 zł (w tym 8% VAT)

MAGAZYN IZBY GOSPODARCZEJ GAZOWNICTWA

Stajemy się graczem
na światowym rynku LNG

EXPO  GAS

Temat wydania:

**POTENCJALNE KIERUNKI
ROZWOJU RYNKU GAZU**

Targi Kielce
warszawa & kongress center

ISSN 1732-6575 NR INDEKSU 386464



9 771732 657176 02

Gazownictwo wobec ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Adam Wawrzynowicz, Tomasz Brzeziński

27 kwietnia 2017 r. w „Biuletynie Informacji Publicznej” Rządowego Centrum Legislacji został opublikowany i przekazany do konsultacji publicznych projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej projekt ustawy), który przewiduje m.in. nowe obowiązki operatorów systemów dystrybucyjnych gazowych, dotyczące rozwoju infrastruktury tankowania pojazdów samochodowych napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) i skroplonym gazem ziemnym (LNG).

Projekt poddany został również uzgodnieniom międzyresortowym, w ramach których swoje stanowiska zgłosili m.in. prezes Urzędu Regulacji Energetyki, prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz minister środowiska. Niniejszy artykuł jest zgodny z projektem ustawy aktualnym na 22 czerwca 2017 r.

Cele realizowane przez projekt ustawy

Projekt ustawy wdraża dyrektywę PE i Rady 2014/94/UE z 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (dyrektywa 2014/94), która na państwa członkowskie Unii Europejskiej (UE) nakłada obowiązek rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmujących m.in. LNG i CNG. Termin implementacji dyrektywy 2014/94 do krajowych porządków prawnych upłynął 18 listopada 2016 r.

Celem dyrektywy 2014/94 jest zapewnienie swobodnego poruszania się w obszarze UE pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, w tym gazem ziemnym. Dyrektywa 2014/94 zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia punktów tankowania CNG i LNG wzdłuż tzw. sieci bazowej w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (sieci bazowej TEN-T), przedstawionej w załączniku nr 1 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (rozporządzenie 1315).

Szczegółowe zobowiązania nałożone na państwa członkowskie w dyrektywie 2014/94 obejmują m.in. opracowanie krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury. Zgodnie z tym zobowiązaniem 29 marca 2017 r. Rada Ministrów przyjęła „Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych”. Dokument zawiera analizę aktualnego i prognozowanego rozwoju rynku paliw alternatywnych w transporcie oraz wyznacza cele w zakresie rozwoju tego ryn-

ku i niezbędnej infrastruktury, które zostały następnie przeniesione do projektu ustawy. Ponadto, art. 7 dyrektywy 2014/94 zobowiązuje państwa członkowskie m.in. do:

- 1) utworzenia do 31.12.2025 r. odpowiedniej liczby punktów tankowania LNG w celu zapewnienia możliwości poruszania się pojazdów ciężarowych napędzanych LNG w granicach obszaru całej UE,
- 2) utworzenia do 31.12.2020 r. odpowiedniej liczby punktów tankowania CNG, umożliwiającej poruszanie się pojazdów silnikowych napędzanych CNG w granicach aglomeracji miejskich i gęsto zaludnionych obszarów,
- 3) utworzenia do 31.12.2025 r. odpowiedniej liczby punktów tankowania CNG w celu zapewnienia możliwości poruszania się pojazdów silnikowych napędzanych CNG w całej UE,
- 4) zapewnienia odpowiednich informacji dla użytkowników pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

Nowe obowiązki OSD

Projekt ustawy nakłada nowe obowiązki na operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych (OSDe) oraz gazowych (OSDg) w zakresie m.in. przygotowania programów budowy na obszarach ich działania odpowiednio punktów ładowania energii elektrycznej oraz punktów tankowania CNG, stanowiących część planów rozwoju, o których mowa w art. 16 ust. 4 ustawy z 10 kwietnia 1997 r. „Prawo energetyczne” (PE).

Projekt ustawy przewiduje także obowiązek budowy przez OSDg ogólnodostępnych punktów tankowania CNG. Jak wynika z uzasadnienia projektu ustawy, gaz ziemny w postaci CNG można uzyskać za pomocą sprężarek zainstalowanych na gazociągu dystrybucyjnym, natomiast infrastruktura LNG działa na innych zasadach, w związku z tym w przepisach projektu ustawy infrastruktura LNG została potraktowana w odmienny sposób niż infrastruktura służąca do tankowania CNG – nie przewidziano zwłaszcza obowiązku OSDg budowy punktów tankowania LNG.

Ponadto, wprowadzono pojęcie operatora infrastruktury wytłanianego w drodze konkursu, który ma zarządzać infrastrukturą paliw alternatywnych. W przypadku energii elektrycznej operator infrastruktury będzie miał także obowiązek wybudowania ogólnodostępnego punktu ładowania (przy czym jedynie w przypadku nierozstrzygnięcia konkursu funkcję tę będzie pełnił OSDe). Z kolei obowiązek wybudowania punktów tankowania CNG ma w założeniu obciążać OSDg, natomiast rolą operatora infrastruktury będzie zarządzanie nią i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie tankowania pojazdów CNG.

Projektowane obowiązki OSDg, związane z rozwojem stacji tankowania CNG i LNG, obejmują ponadto wyrażanie stanowiska względem opracowanego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) planu lokalizacji punktów ładowania pojazdów, punktów tankowania CNG i LNG wzdłuż pozostających w zarządzie GDDKiA dróg sieci bazowej TEN-T. Ponadto, zaproponowano zasady informowania konsumentów o paliwach alternatywnych, sposób oznakowania dystrybutorów i pojazdów oraz zasady funkcjonowania Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

Zgodnie z art. 23 projektu ustawy, OSDg ma obowiązek przygotowania programu dotyczącego budowy ogólnodostępnych punktów tankowania CNG oraz przedsięwzięć w zakresie modernizacji, rozbudowy albo budowy sieci niezbędnych do przyłączenia tych punktów. Program ten ma być obligatoryjnie sporządzany wyłącznie dla gminy (gmin) zlokalizowanej na obszarze działania OSDg, w której liczba mieszkańców wynosi co najmniej 100 tys., zostało w niej zarejestrowanych co najmniej 60 tys. pojazdów samochodowych i co najmniej 400 pojazdów samochodowych przypada na 1000 jej mieszkańców. Program ma być opracowywany na 5 lat jako część planu rozwoju, o którym mowa w art. 16 ust. 4 PE i powinien obejmować informacje m.in. o:

- 1) liczbie planowanych punktów tankowania CNG;
- 2) parametrach technicznych i lokalizacji punktów tankowania CNG planowanych do przyłączenia do sieci;
- 3) dostępnych zdolnościach technicznych sieci gazowych, do których mają zostać przyłączone punkty tankowania CNG;
- 4) dostępnej w punkcie wyjścia mocy przyłączeniowej.

Stosownie do art. 24 projektu ustawy, OSDg buduje punkty tankowania CNG w gminach w liczbie wskazanej w art. 32 ust. 2, zgodnie z którym minimalna ich liczba do roku 2020 wyniesie co najmniej 2 albo 6 (zależnie od liczby mieszkańców i zarejestrowanych pojazdów samochodowych).

Ponoszone przez OSDg koszty realizacji obowiązku budowy punktów tankowania CNG oraz organizacji konkursów na operatora infrastruktury (opisanych poniżej) zaliczane są do kosztów uzasadnionych jego działalności w rozumieniu ustawy PE.

Obowiązek wyłonienia operatora infrastruktury dla punktów tankowania CNG

W projekcie ustawy wprowadzono funkcję operatora infrastruktury, do którego zadań należy sprzedaż CNG w punkcie tankowania CNG oraz zapewnienie, aby punkt tankowania CNG spełniał warunki techniczne określone w rozporządzeniu wydanym przez ministra energii. OSDg wyłania operatora infra-

struktury w drodze konkursu spośród przedsiębiorstw posiadających koncesję na obrót paliwami gazowymi. Opracowuje też harmonogram konkursów w terminie 2 miesięcy od uzgodnienia planu rozwoju oraz ogłasza, organizuje i przeprowadza konkurs. OSDg publikuje ogłoszenie o konkursie na swojej stronie internetowej. W przypadku unieważnienia konkursu (np. gdy żaden z uczestników nie uzyskał minimalnej liczby punktów określonych w warunkach przetargu), operatorem infrastruktury z mocy prawa zostaje sprzedawca z urzędu w rozumieniu art. 3 pkt 29 PE.

Zgodnie z art. 28 projektu ustawy, OSDg zawiera z operatorem infrastruktury umowę o pełnienie obowiązków operatora infrastruktury na minimum 10 lat, zgodnie z którą OSDg przekazuje operatorowi infrastruktury w dzierżawę punkt tankowania CNG. Po upływie terminu, na jaki została zawarta umowa, operator infrastruktury przekazuje OSDg punkt tankowania CNG w stanie nie pogorszonym, z uwzględnieniem jego zużycia wskutek prawidłowego używania.

Udział OSD w sporządzeniu planu przez GDDKiA

Zgodnie z projektowanym art. 34, GDDKiA przygotowuje plan lokalizacji punktów ładowania pojazdów, punktów tankowania CNG i punktów tankowania LNG wzdłuż pozostających w jego zarządzie dróg sieci TEN-T na minimum 3 lata. Plan ten określa m.in. liczbę i miejsce położenia punktów niezbędnych do pokrycia zapotrzebowania na paliwa w pojazdach poruszających się po drogach sieci TEN-T. GDDKiA konsultuje projekt planu z właściwymi OSDe i OSDg oraz podmiotami zarządzającymi miejscami obsługi podróży. OSDg i OSDe przekazują stanowisko w dwa miesiące od dnia otrzymania projektu, wraz z oceną technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów wskazanych w planie. Na tej podstawie GDDKiA opracowuje harmonogram konkursów przeprowadzanych w celu wyłonienia operatora infrastruktury dla planowanych lokalizacji punktów.

Obowiązki informacyjne OSD

Projekt ustawy nakłada obowiązki w zakresie informowania o rodzaju paliwa alternatywnego wykorzystywanego do napędu pojazdu samochodowego na producentów pojazdów samochodowych, właścicieli placówek prowadzących sprzedaż pojazdów silnikowych i na operatorów infrastruktury.

Ponadto, w art. 43 tworzy się rejestr publiczny pod nazwą „Ewidencja infrastruktury paliw alternatywnych”, gromadzący m.in. informacje o położeniu punktów tankowania CNG i LNG oraz cenach paliw alternatywnych. Wymienione powyżej dane do „Ewidencji” przekazuje operator infrastruktury punktu tankowania CNG oraz LNG.

Operator infrastruktury przekazuje też prezesowi Urzędu Dozoru Technicznego informacje o liczbie i położeniu punktów tankowania CNG, punktów tankowania LNG bądź punktów bunkrowania LNG.

Autorzy są radcami prawnymi, współnikami w Kancelarii Prawnej Wawrzynowicz i Wspólnicy.