



Nieprawdziwe informacje na temat stacji ładowania pojazdów elektrycznych

2022-07-04

W związku z opublikowaniem 2 lipca na łamach „Dziennika Polskiego” i „Gazety Krakowskiej” nieprawdziwych artykułów: „Kraków. Tauron mógł wybudować stacje ładowania samochodów elektrycznych, ale Kraków nie skorzystał”, „Tauron chciał wybudować stacje ładowania elektryków, ale Kraków nie skorzystał - Elektryczne auto ładuj w Tarnowie” oraz „Nieporadne starania Krakowa o stacje ładowania samochodów elektrycznych - Krakowskie elektryki bez prądu”, dotyczących stacji ładowania pojazdów elektrycznych na terenie Krakowa, należą się wyjaśnienia.

Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych przez Operatora Systemu Dystrybucyjnego Elektroenergetycznego (OSD) – spółkę Tauron, możliwa była wyłącznie w przypadku zaistnienia ściśle określonych warunków, opisanych w ustawie z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Gminy – w terminie do 15 stycznia 2020 r. – zobowiązane były do sporządzenia raportu dotyczącego punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania. W przypadku gdyby z raportu wynikało, że w Krakowie nie zostanie osiągnięta liczba minimum 210 punktów ładowania (początkowy termin określony był na 31 grudnia 2020 r.), możliwe będzie uruchomienie tzw. mechanizmu interwencyjnego, uprawniającego OSD do budowy brakujących punktów ładowania.

Zgodnie z zapisami ustawy, dane do sporządzenia Raportu pozyskać można było wyłącznie z Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych (EIPA), prowadzonej przez Urząd Dozoru Technicznego, oraz od właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej. Zawierały one informacje dotyczące liczby, lokalizacji i mocy ładowania stacji istniejących oraz planowanych.

Gmina nie miała więc dowolności w wyborze informacji w oparciu o jakie zostanie przygotowany raport i tym samym wpływu na możliwość uruchomienia mechanizmu interwencyjnego.

Zgodnie z *Raportem, dotyczącym punktów ładowania na obszarze Gminy Miejskiej Kraków, zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania, sporządzonym 14 stycznia 2020 r., dostępnego [tutaj](#)*, w Krakowie ogólnodostępne stacje ładowania funkcjonowały w 19 lokalizacjach, co przekładało się na 69 punktów ładowania. Jednocześnie, z zebranych danych wynikało, że stacje planowane są dodatkowo w 65 lokalizacjach (197 punktów ładowania). W związku z tym, należało przyjąć, że gmina spełni wymóg posiadania określonej liczby punktów ładowania (minimum 210).

Nie zaistniała więc podstawa prawna do uruchomienia mechanizmu interwencyjnej budowy stacji ładowania przez OSD.

Co ważne, ustawa nie przewiduje możliwości aktualizacji Raportu oraz sporządzenia planu budowy stacji ładowania w późniejszym terminie.

Mając na uwadze, że realizacja na terenie Krakowa sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych przez podmioty prywatne nie postępowała zgodnie z Raportem opracowanym na



podstawie przepisów ustawy z 14 stycznia 2020 r., czego powodem w głównej mierze był ogłoszony w marcu 2020 r. stan epidemii wirusa SARS-COV-2, gmina zwróciła się w grudniu 2020 r. bezpośrednio do spółki Tauron Dystrybucja SA z prośbą o określenie możliwości realizacji przedmiotowych urządzeń przez OSD. Z otrzymanej odpowiedzi wynikało, że w obecnym stanie faktycznym sprawy, tzn. braku możliwości zmiany Raportu opracowanego przez gminę, „Tauron Dystrybucja nie planuje podjęcia czynności związanych z budową przedmiotowej infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych”.

Nieprawdziwe jest więc stwierdzenie zawarte w opublikowanych artykułach, że „Kraków mógł skorzystać z pomocy Tauron Dystrybucja” oraz, że „Tauron chciał wybudować stacje ładowania elektryków, ale Kraków nie skorzystał”.

Jednocześnie podkreślić należy, że Ministerstwo Klimatu i Środowiska, nowelizacją z 2 grudnia 2021 r., usunęło z ustawy zapis dotyczący wspomnianego mechanizmu interwencyjnego, w ramach którego OSD zobowiązani byli wybudować stacje ładowania. Wynikało to z konieczności implementacji do polskiego prawa Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej. Jak podało Ministerstwo, zgodnie z zapisami dyrektywy, operatorzy systemów dystrybucyjnych nie mogą być właścicielami, tworzyć ani obsługiwać punktów ładowania pojazdów elektrycznych, ani zarządzać takimi punktami, z wyjątkiem przypadków gdy operatorzy systemów dystrybucyjnych są właścicielami prywatnych punktów ładowania wyłącznie na własny użytek.

Rozwój sieci ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych uregulowany został w zapisach Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Wynika z nich, że na terenie Krakowa w terminie do 31 marca 2021 r. (a nie jak wspomniano w artykułach, w terminie do „końca 2020 r.”) powinno się znajdować minimum 210 punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania. Zaznaczyć należy jednak, że budowa stacji do ładowania nie jest zadaniem Gminy - działania tego typu ustawodawca przewidział dla podmiotów prywatnych. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu ustawy „(...) w przepisach projektowanej ustawy zawarto regulacje, które mają określić model rynku usługi ładowania pojazdów elektrycznych, natomiast sam rozwój infrastruktury pozostawiono siłom rynkowym”. Również z uzyskanych przez gminę opinii prawnych w przedmiotowym zakresie wynika, że ustawa nie nakłada bezpośrednio na gminę obowiązku budowy stacji ładowania.

Mając jednak na uwadze rosnącą liczbę samochodów elektrycznych poruszających się po krakowskich drogach, gmina podejmuje współpracę z podmiotami prywatnymi, zainteresowanymi rozbudową sieci ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Zaznaczyć jednak należy, że inwestycje te realizowane są na zasadzie komercyjnej (są to inwestycje prywatne), a gmina nie ponosi z tego tytułu żadnych kosztów. Wyjątek stanowią ładowarki pojazdów elektrycznych na parkingach Park+Ride - urządzenia montowane są na zlecenie gminy, natomiast ich koszt wliczony jest w całkowity koszt budowy parkingu.

Zgodnie z danymi zawartymi w EIPA, obecnie na terenie Krakowa dostępne są 94 punkty ładowania zainstalowane w ogólnodostępnych stacjach ładowania pojazdów elektrycznych, w 38 lokalizacjach (szczegóły dostępne [tutaj](#)). Do liczby tej należy również dodać 8 punktów ładowania zlokalizowanych na parkingach Park+Ride: Kurdwanów (4 punkty ładowania), Nowy



**Magiczny
Kraków**

Bieżanów (2 punkty ładowania), Mały Płaszów (2 punkty ładowania).

Miasto planuje w dalszym ciągu współpracować z potencjalnymi inwestorami w przedmiotowym zakresie, między innymi poprzez uzgadnianie i opiniowanie zaproponowanych przez nich lokalizacji. Dodatkowo w przypadku parkingów Park+Ride, obecnie planuje się udostępnienie 2 punktów ładowania na parkingu P+R Mydlniki Wapiennik oraz 6 punktów ładowania na parkingu P+R Swoszowice.

Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu
Urząd Miasta Krakowa