

Adam Szafrński*

Prawne uwarunkowania realizacji Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w obszarze energetyki ze szczególnym uwzględnieniem elektromobilności

Spis treści

- I. Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w obszarze energetyki
- II. Potrzeba regulacji rynku mocy i elektromobilności
- III. Bariery rozwoju elektromobilności wymagające regulacji prawnych
- IV. Propozycje rządu zawarte w projekcie ustawy o elektromobilności
- V. Podsumowanie

Streszczenie

W artykule wymieniono projekty strategiczne w obszarze energetyki zawarte w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Autor wskazał na dwa projekty w szczególności sposób wymagające nowych regulacji prawnych, tj. rynek mocy oraz rozwój elektromobilności. Następnie skupił się na wskazaniu podstawowych barier prawnych rozwoju elektromobilności z pominięciem barier o charakterze finansowym, gdzie regulacje prawne są niezbędne, ale akcesoryjne wobec wydatkowania środków publicznych. Do podstawowych kwestii wymagających uregulowania autor zaliczył konieczność zdefiniowania stron zaangażowanych w świadczenie usługi ładowania pojazdu elektrycznego, wyjaśnienie wątpliwości z zakresu prawa energetycznego (wymóg koncesji) oraz prawa budowlanego (wymóg pozwolenia budowlanego). Następnie autor przeanalizował planowane przepisy zawarte w projekcie ustawy o elektromobilności i paliw alternatywnych w kontekście wskazanych przez siebie wątpliwości. W wyniku tej analizy autor doszedł do wniosku, że projekt ustawy jest spójny i zorientowany na przyszłość, ale pomija obecnie istniejącą infrastrukturę, tym samym zagadnienia wymagające regulacji w pewnym zakresie takimi nadal pozostaną, o ile przepisy zostaną uchwalone przez Sejm w obecnym brzmieniu projektu.

Słowa kluczowe: elektromobilność; paliwa alternatywne; prawo energetyczne.

JEL: K15; K23; K32

* Doktor habilitowany nauk prawnych; pracownik Zakładu Administracyjnego Prawa Gospodarczego i Bankowego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego; e-mail: adam.szafranski@uw.edu.pl.

I. Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w obszarze energetyki

Przyjęta w dniu 14 lutego 2017 r. przez Radę Ministrów Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju¹ (dalej: Strategia) jest obszernym dokumentem, liczy bowiem ponad 400 stron. Na szczęście dla czytelnika, rozdział poświęcony energii nie jest mocno rozbudowany i daje się objąć myślą syntetyzującą, umożliwiającą wskazanie ważkich zagadnień prawnych rodzących się w konsekwencji Strategii.

Jak każdy tego typu dokument, zawiera ona część diagnostyczną i prognostyczno-zobowiązującą oraz wiele ogólnych sformułowań, które wymagają doprecyzowania (jak wskazuje się w Strategii chodzi tu przede wszystkim o Polską Politykę Energetyczną do 2050 r.). Niemniej jednak dokument zobowiązuje organy państwa do podjęcia konkretnych działań, przede wszystkim zrealizowania projektów strategicznych.

Do projektów strategicznych w obszarze energii zaliczono:

- budowę rynku mocy;
- opracowanie programu polskiej polityki jądrowej bez ostatecznego rozstrzygnięcia czy siłownia jądrowa zostanie wybudowana;
- budowę *hubu* gazowego – centrum przesyłu i rozdziału gazu dla państw Europy Środkowo-Wschodniej;
- opracowanie programu budowy inteligentnej sieci elektroenergetycznej w Polsce;
- opracowanie programu rozwoju elektromobilności;
- rozwój i wykorzystanie potencjału geotermalnego w Polsce.

II. Potrzeba regulacji rynku mocy i elektromobilności

Każdy z tych projektów strategicznych wymaga właściwego otoczenia regulacyjnego przy zachowaniu warunków stabilności prawa, na co zresztą zwracają uwagę autorzy Strategii. Wydaje się jednak, że zwłaszcza dwa projekty strategiczne nie są w stanie funkcjonować w prawidłowy sposób bez właściwych regulacji prawnych na poziomie ustawowym i wymagają aktywności ustawodawcy. Do nich należy zaliczyć budowę rynku mocy (w kooperacji z Komisją Europejską) oraz elektromobilność. I w jednym, i w drugim przypadku zostały opracowane projekty aktów prawnych. Są to projekt ustawy o rynku mocy² oraz projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych³.

W przypadku rynku mocy nie ma wątpliwości, że to właśnie prawo kreuje ten rynek, właściwa więc legislacja stanowi warunek *sine qua non*. Prawne uwarunkowania budowy tego rynku to prawo Unii Europejskiej w zakresie pomocy publicznej z uwzględnieniem celów Unii dotyczących gospodarki niskoemisyjnej. Tymczasem, jak wiadomo, rynek mocy kreowałby wsparcie dla energetyki opartej na węglu kamiennym i brunatnym. Przyszłość regulacji zależy zatem w dużym stopniu od uzgodnień z Komisją Europejską.

¹ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z 14.02.2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), M.P., poz. 260.

² Projekt ustawy o rynku mocy został przedłożony Sejmowi i w wykazie prac legislacyjnych figuruje jako druk sejmowy Sejmu VIII kadencji nr 1722.

³ Projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych figuruje w wykazie projektów Rządowego Centrum Legislacji pod numerem UC89 w czasie VIII kadencji Sejmu.

Elektromobilność w tej chwili jest już natomiast faktem. Użytkownicy samochodów wyłącznie o napędzie elektrycznym doświadczają jednak na co dzień, że jest to rynek raczkujący i bez wsparcia ze strony państwa pozostanie na takim poziomie. Chodzi przy tym o wsparcie finansowe oraz także o właściwe prawo, które regulowałoby kwestie wątpliwe.

Do trzech najważniejszych zagadnień, nie o charakterze finansowym, należy określenie stron stosunku prawnego usługi ładowania samochodu elektrycznego, wyjaśnienie statusu prawnego publicznie dostępnego punktu ładowania w świetle przepisów prawa budowlanego oraz wyjaśnienie potrzeby uzyskiwania koncesji przez operatora infrastruktury lub dostawcy usługi ładowania. Wyjaśnienie tych problemów nie spowoduje jednak utworzenia drogi elektromobilności w Polsce. Bez infrastruktury punktów ładowania rynek ten nie zacznie funkcjonować. Doświadczenia innych państw wskazują, że to państwo wzięło na siebie ciężar zorganizowania tej infrastruktury, wskazując podmioty odpowiedzialne za organizację i finansowanie (Igliński, 2017, s. 227 i n; Pol, 2015). Należy więc w tym miejscu podkreślić, że obecnie to nie bariery prawne powodują niskie tempo rozwoju elektromobilności, lecz wysoki koszt nabycia samochodu elektrycznego, mały zasięg w porównaniu z innymi autami oraz brak rozwiniętej infrastruktury ładowania. Prawo może zatem jedynie pomóc w usunięciu tych przeszkód, ale nie będzie głównym stymulatorem rozwoju elektromobilności.

W odniesieniu do rynku pojazdów elektrycznych na powyższe pytania odpowiedzi udzielają Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych⁴, Plan Rozwoju Elektromobilności⁵, Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych⁶ oraz projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 26 kwietnia 2017 r.⁷.

III. Bariery rozwoju elektromobilności wymagające regulacji prawnych

Problemy związane z rozwojem elektromobilności miałem okazję przedstawić w artykule wydanym w monografii pokonferencyjnej *Odpowiedzialność za Ochronę Środowiska* (A. Szafrąński, 2017, s. 212-221). Nie chciałbym więc w tym miejscu powtarzać wyrażonych już myśli. W skrócie jednak należy, dla jasności wyводу, niektóre z nich w tym miejscu przypomnieć.

Istotnym zagadnieniem, wymagającym wyjaśnienia jest określenie stron umowy o świadczenie usługi ładowania. Na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że użytkownik samochodu elektrycznego, pobierając energię elektryczną w punkcie ładowania kupuje energię elektryczną. W takim przypadku miałoby się do czynienia ze sprzedażą energii elektrycznej od jej sprzedawcy, który ma obowiązek uzyskać koncesję na obrót energią elektryczną. Zgodnie jednak z art. 4 ust. 8 dyrektywy 2014/94/UE państwa członkowskie mają zapewnić, aby operatorzy publicznie dostępnych punktów ładowania mieli swobodę kupowania energii elektrycznej od dowolnego dostawcy energii elektrycznej, co znaczy że nie należy utożsamiać operatora punktu ładowania ze sprzedawcą energii. Konsekwentnie za dyrektywą 2014/94/UE w Planie rozwoju elektromobilności przewidziano, że „ładowanie samochodu nie będzie w swej istocie sprzedażą energii elektrycznej, ale sprzedażą usługi o znaczącej wartości dodanej, do której świadczenia energia

⁴ Plan rozwoju elektromobilności w Polsce, przyjęty przez Radę Ministrów 16.03.2017 r.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z 22.10.2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, Dz. Urz. UE L 307/01.

⁶ Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Paliw Alternatywnych, przyjęte przez Radę Ministrów 29.03.2017 r.

⁷ Patrz przypis nr 3.

elektryczna będzie jedynie wykorzystywana”⁸. Ma to być zatem „nowy rodzaj usługi nieobecnej do tej pory na polskim rynku”⁹. Sprzedaż usługi ładowania, zdaniem autorów dokumentu, nie jest więc sprzedażą energii elektrycznej li tylko.

Od zaproponowanych przez rząd regulacji należy zatem wobec powyższego oczekiwać wyjaśnienia dwóch kwestii: (1) co dzieje się w sensie prawnym, kiedy użytkownik samochodu elektrycznego korzysta z punktu ładowania, pobierając energię elektryczną; (2) czy prowadzący usługę w punkcie ładowania zobowiązany jest uzyskać jedną z koncesji przewidzianych w prawie energetycznym.

Trzecią kwestią wymagającą regulacji jest status prawny punktu ładowania w przepisach prawa budowlanego. W ustawie – Prawo budowlane¹⁰ przewiduje się obowiązek uzyskania pozwolenia na budowę poza wyjątkowymi sytuacjami, kiedy wystarczy wyłącznie zgłoszenie budowy. Takie zgłoszenie wymagane jest w przypadku obiektów małej architektury, za które mogłyby uchodzić ulokowane przy parkingach lub drogach publicznych punkty ładowania samochodów elektrycznych. Definicja obiektu małej architektury jest otwarta. Zgodnie z art. 3 pkt 4 prawa budowlanego obiektami małej architektury są w szczególności obiekty kultu religijnego (kapliczki, krzyże przydrożne, figury, posągi), wodotryski i inne obiekty architektury ogrodowej, użytkowe służące rekreacji codziennej i utrzymaniu porządku (piaskownice, huśtawki, drabinki, śmietniki). Wprawdzie nie wymienia się tu punktów ładowania, to jednak wydaje się, że mogłyby być one zaliczone do obiektów małej architektury. Wątpliwości jednak budzi status prawny punktów ładowania ze względu na zaliczenie wprost parkometrów do obiektów budowlanych nie wymagających pozwolenia (art. 29 ust. 1 pkt 8 ustawy – Prawo budowlane) obok obiektów małej architektury (art. 29 ust. 1 pkt 22). Parkometry kształtem i sposobem lokalizacji najbardziej przypominają punkty ładowania, zwane zresztą potocznie słupkami lub np. w języku niemieckim kolumnami (*Ladesäule*). Projekt ustawy o elektromobilności powinien więc tę kwestię wyjaśnić, aby nie było wątpliwości czym są punkty ładowania i czy dla ich wybudowania potrzebne jest zezwolenie czy tylko zgłoszenie¹¹.

Pomijam celowo w tym miejscu opis potrzebnych regulacji prawnych, których należałoby oczekiwać w związku z potrzebą rozbudowy infrastruktury punktów ładowania i zachęt dla użytkowników. Wiadomo, że takie przepisy są konieczne, jeśli infrastruktura ta ma powstać z pomocą państwa. Nie należą one jednak do obszaru regulacji neutralnych finansowo, które mogłyby stanowić barierę rozwoju, a wyłącznie do tych chciałbym się ograniczyć. Brak nakładów finansowych nie jest bowiem barierą rozwoju. Czym innym jest wyjaśnienie istotnych kwestii dla rynku w celu poprawy jego funkcjonowania, a czym innym – zaangażowanie finansowe państwa wymagające określenia ram prawnych wydatkowania środków publicznych.

⁸ Plan rozwoju elektromobilności..., *op. cit.*, s. 25.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ Ustawa z dnia 7.07.1994 r. – Prawo budowlane, Dz.U. tekst jedn. z 2016 r., poz. 290 ze zm.

¹¹ Krytykę planów rządowych i potrzeby regulacji rynku przedstawił także Robert Ostrowski (Ostrowski, 2017). Jego zdaniem nie ma wątpliwości ani z zakresu prawa budowlanego, ani też w kwestii konieczności uzyskania koncesji.

IV. Propozycje rządu zawarte w projekcie ustawy o elektromobilności

Wiosną 2017 r. projekt ustawy o elektromobilności ujrzał światło dzienne i tym samym rozpoczął się kolejny etap prac nad nim, a więc okres zgłaszania uwag do projektu przez interesariuszy w ramach konsultacji społecznych¹².

W projekcie ustawy o elektromobilności zdefiniowano przyszłe podmioty zaangażowane w świadczenie usług związanych ładowaniem pojazdów. Są to dostawca usługi ładowania oraz operator ładowania. Oprócz tego projektodawca zawarł w projekcie definicje legalne pojęć: ładowanie pojazdu oraz punkt ładowania.

Z tych definicji wynika, że operatorem infrastruktury będzie podmiot odpowiedzialny za budowę, eksploatację, konserwację i remonty punktu ładowania. Z dalszych przepisów wynika, że operatorem infrastruktury może być każdy podmiot, który wygra konkurs na jego budowę i użytkowanie, organizowany przez gminę. W przypadkach, gdyby jednak żaden podmiot nie stanął do konkursu, zobowiązanym do pozostania operatorem infrastruktury będzie lokalny operator systemu dystrybucji. W praktyce bardzo prawdopodobnym jest, że tak będzie najczęściej, a przynajmniej we wstępnej fazie realizowania projektów infrastrukturalnych, gdzie przewidywalność uzyskania rozsądnej stopy zwrotu przy słabym rynku elektromobilności będzie niska. Tak więc można się spodziewać, że operatorem infrastruktury będzie operator systemu dystrybucji. Zgodnie z przepisami będzie on zobowiązany do udostępnienia punktu ładowania każdemu zainteresowanemu dostawcy usługi ładowania.

Dostawcą usługi ładowania będzie podmiot, który świadczy usługę polegającą na poborze energii elektrycznej przez pojazd w punkcie ładowania na potrzeby napędu tego pojazdu. Z przepisów projektu wynika, że w jednym punkcie ładowania usługę ładowania będzie mogło świadczyć kilka różnych podmiotów ze względu na obowiązek niedyskryminacyjnego dostępu do punktu ładowania dla każdego zainteresowanego dostawcy usługi. W wypadku gdyby jednak nie było żadnego chętnego do świadczenia usługi ładowania, zobowiązanym do jej świadczenia będzie operator infrastruktury, gdyż zgodnie z przepisami ma on zapewnić, aby w punkcie ładowania prowadził działalność co najmniej jeden dostawca usługi ładowania, a nie ma przeszkód, aby operator infrastruktury był zarazem dostawcą usługi ładowania. Gdyby jednak operatorem infrastruktury był operator systemu dystrybucyjnego ze względu na nierozstrzygnięcie konkursu, dostawcą usługi będzie sprzedawca zobowiązany w myśl przepisów ustaw o odnawialnych źródłach energii¹³.

Dalej projekt ustawy określa *essentialia negotii* umowy o dostępie do ogólnodostępnego punktu ładowania, zawieranej między operatorem infrastruktury a dostawcą usługi ładowania. Ponadto projekt stanowi, że użytkownik pojazdu będzie mógł korzystać z usługi ładowania i natychmiast za nią płacić lub też będzie mógł w ramach zawartej przez siebie umowy o dostawę energii elektrycznej w budynku mieszkalnym otrzymać ogólne rozliczenie zużytej energii elektrycznej na fakturze wystawianej przez swojego operatora systemu dystrybucyjnego.

Z powyższego wynika, że w projekcie ustawy wyjaśniono wątpliwości związane z kształtem stosunków prawnych na linii operator systemu dystrybucyjnego – operator infrastruktury – dostawca usługi ładowania – użytkownik pojazdu. Linia, jak już wyżej stwierdzono może być skrócona

¹² Konsultacje społeczne projektu zostały zakończone 31 maja 2017 r. W chwili jednak przygotowywania niniejszej pracy nie został opublikowany efekt tych konsultacji, zwłaszcza stanowiska interesariuszy.

¹³ Ustawa z dnia 20.02.2015 r. o odnawialnych źródłach energii (Dz.U., poz. 478 ze zm.).

w ten sposób, że operator systemu dystrybucyjnego będzie zarazem operatorem infrastruktury i dostawcą usługi ładowania. Z przepisów wynika także, że punkty ładowania są traktowane jak elementy infrastruktury dystrybucji energii elektrycznej, do której dostęp na równoprawnych warunkach powinien mieć każdy zainteresowany podmiot.

Obraz zatem relacji prawnych, jaki maluje się w wyniku analizy przepisów projektu jest czytelny. Jego mankamentem jest jednak to, że został stworzony tak, jakby w tej chwili nie było żadnej infrastruktury lub nie mogłaby ona powstać bez udziału gmin organizujących konkursy. Przepisy projektu nie odnoszą się do istniejących już punktów ładowania i nie zakładają w ogóle, aby jakieś miały powstawać poza systemem przewidzianym w projekcie. Tym samym nadal nie wiadomo, jak wygląda relacja między podmiotem świadczącym usługę ładowania a operatorem infrastruktury w przypadku, gdy np. centrum handlowe na terenie parkingu wybudowało punkt ładowania i chce tam odpłatnie świadczyć usługę ładowania. Zwłaszcza nie wiadomo czy jest ono zobowiązane, tak jak jest mowa w projekcie, do udostępnienia każdemu dostawcy usługi na równoprawnych zasadach w wybudowanym przez siebie punkcie ładowania¹⁴. Projekt rozwiązuje zatem pierwszą ze wskazanych przeze mnie kwestii jedynie częściowo.

Innym zagadnieniem wymagającym regulacji jest kwestia obowiązku posiadania koncesji przez nowo zdefiniowane podmioty, a więc operatora infrastruktury oraz dostawcę usługi ładowania. Ponieważ w obecnym stanie prawnym istnieje wątpliwość, projektodawca postanowił ją wyjaśnić. Zgodnie z brzmieniem projektowanej zmiany art. 32 prawa energetycznego koncesji nie będzie wymagał obrót energią elektryczną polegający na ładowaniu pojazdów elektrycznych¹⁵. Zakłada się zatem, że usługa ładowania jest obrotem energią elektryczną (co dotychczas było niejasne) i zarazem wyłącza się ją z obowiązku uzyskania koncesji. To rozwiązanie projektu należy ocenić pozytywnie. Z projektu jednak nie wynika czy koncesję powinien również uzyskać operator infrastruktury, który w myśl przepisów projektu może być traktowany jako świadczący usługę dystrybucji energii elektrycznej. Tym samym byłby zobowiązany do uzyskania koncesji. Projekt więc rozwiązuje problem połowicznie. Należałoby wprost uregulować status prawny operatorów infrastruktury. Druga kwestia wątpliwa, podniesiona przeze mnie powyżej, pozostaje zatem w pewnym zakresie otwarta.

Ostatnią uwagę należy poczynić w odniesieniu do wątpliwości związanych z prawem budowlanym. Tu również projektodawca dostrzegł problem i rozwiązał go tym razem jednoznacznie. Zgodnie bowiem z projektowanymi przepisami art. 29 ust. 1 pkt 8a prawa budowlanego dla wybudowania punktów ładowania nie będzie konieczne uzyskanie pozwolenia na budowę, lecz wystarczające będzie zgłoszenie. Projektowane przepisy są w pełni uzasadnione i oczekiwane.

V. Podsumowanie

Czy projekt ustawy o elektromobilności odpowiada wymaganiom Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju? Na to pytanie nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Z pewnością bez właściwego oprzyrządowania prawnego rozbudowa infrastruktury ogólnodostępnych punktów ładowania nie będzie możliwa. Projekt zaś zasadniczo rozstrzyga przede wszystkim tę kwestię. Nie zakłada

¹⁴ Zastrzeżenia o podobnym charakterze zgłoszone zostały przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych; za: Portalem Energetyka24. Pobrano z: <http://www.energetyka24.com/597627,pspa-projekt-ustawy-o-elektromobilnosci-niekompletny> (24.07.2017).

¹⁵ Zmiana ta spotkała się z wyraźną aprobatą autorów komentarza dotyczącego projektu ustawy (zob. Żurowska i Domagała, 2017).

się w nim, choćby nawet w niewielkim zakresie, rozwoju infrastruktury w sposób „naturalny”, a więc bez finansowego udziału państwa. Właściwie nie odnosi się on do oddolnych inicjatyw tworzenia infrastruktury, co stanowi jego podstawowy mankament. Jego podstawowa wada jest związane właśnie z tą okolicznością.

W projekcie reguluje się przede wszystkim zdarzenia z udziałem państwa lub podmiotów przez niego wskazanych do realizacji określonych zadań publicznych. W tym zaś zakresie projekt ustawy jest przejrzysty ideowo i strukturalnie, realizując tym samym prawidłowo założenia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Nie ma zaś przy tym wątpliwości, że organizację i sposób finansowania budowy właściwej infrastruktury dla elektromobilności musi wziąć na swoje barki przede wszystkim państwo. W przeciwnym razie nie powstanie ona w oczekiwanym przez Unię Europejską i polskim rząd tempie.

Wskazane przeze mnie bariery w realizacji Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju w odniesieniu do elektromobilności projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych rozstrzyga częściowo. Te przepisy projektu, które odnoszą się do budowy infrastruktury z udziałem gmin i wysoce prawdopodobnym udziałem operatorów systemów dystrybucyjnych odpowiadają wymogom prawnej jasności i regulują przede wszystkim obowiązki stron, definiując ich zakres zadań. W odniesieniu zaś do podmiotów funkcjonujących poza systemem pozostaje więcej niewiadomych.

Bibliografia

- Igliński, H. (2017). Instrumenty wsparcia e-mobilności: doświadczenia innych krajów i wnioski dla Polski. W: J. Gajewski, W. Paprocki, J. Pieriegud (red.), *E-mobilność: wizje i scenariusze rozwoju*. Sopot: Europejski Kongres Finansowy.
- Ostrowski, R. (2017). Ładowanie samochodu elektrycznego w świetle polskiego prawa. Pobrano z: <http://polskiemedia.org/ladowanie-samochodu-elektrycznego-w-swietle-polskiego-prawa/> (20.04.2017).
- Pol, A. (2015). *Informacja na temat programu rozwoju motoryzacji w Estonii z wykorzystaniem pojazdów z napędem elektrycznym*. Materiały nieopublikowane. Warszawa: Biuro Analiz Sejmowych.
- Szafrąński, A. (2017). *Bariery prawne dla rozwoju pojazdów elektrycznych w Polsce*, W: E., Zębek, M. Hejbudzki, *Odpowiedzialność za środowisko w ujęciu normatywnym*, Olsztyn 2017, s. 212–221.
- Żurowska, M. i Domagała, W. (2017). *Projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych*. Portal Cire. Pobrano z: <http://www.cire.pl/item,145089,13,0,0,0,0,0,projekt-ustawy-o-elektromobilnosc-i-paliwach-alternetywnych.html> (24.07.2017).