

MAGDALENA JACOLIK

Doktorantka w Katedrze Publicznego Prawa Gospodarczego,
członkini Koła Naukowego Polityki Rozwoju
Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Rozwój elektromobilności w Polsce w kontekście wybranych zagadnień prawa konkurencji

Wprowadzenie

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (która nakłada na państwa członkowskie obowiązek jej implementacji)¹, wyznacza „ramy dla środków dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych”, w tym elektromobilności w Unii Europejskiej (UE)².

¹ P. Justyńska, *Zasady prawa Unii Europejskiej*, [w:] J. Galster (red.), *Podstawy prawa Unii Europejskiej z uwzględnieniem Traktatu z Lizbony*, Toruń 2010, s. 270.

² Artykuły 1 i 2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz Urz. UE L 307 z dnia 28 października 2014 r., s. 1).

Działania unijne na rzecz produkcji pojazdów elektrycznych i hybrydowych oraz tworzenia związanej z tym infrastruktury zawarte są w unijnej Strategii Europa 2020 w ramach projektów przewodniczącej „Unia innowacji” oraz „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”³. Obecnie rozwój elektromobilności jest jednym z fundamentalnych założeń polskiej gospodarki⁴. Ma on charakter wielopoziomowy⁵ – unijny, centralny, regionalny i lokalny⁶ oraz wielopodmiotowy – wymaga współpracy wielu zróżnicowanych podmiotów, to znaczy podmiotów publicznych (władzy centralnej oraz samorządowej), podmiotów prywatnych (sektor techniczny), a także podmiotów ze sfery biznesu oraz nauki⁷. Ta „wielość” (na polu podmiotowym)⁸ oraz innowacyjność⁹ przyczyniają się do istnienia powiązania pomiędzy tworzącym się sektorem elektromobilności w Polsce a prawem konkurencji. Niniejszy artykuł ma na celu przedstawienie hipotetycznych destrukcyjnych skutków dla funkcjonowania mechanizmu („zdrowej”) konkurencji spowodowanych tworzącym się sektorem¹⁰ oraz potencjalnych konstruktywnych działań przedsiębiorców wywołanych rozwojem elektromobilności w aspekcie prawa konkurencji. Rozważania te są poprzedzone ogólną charakterystyką polityki państwa zawartą w dokumentach strategicznych określających ramy rozwoju elektromobilności.

³ Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu z dnia 3 marca 2010 r., EUR-Lex 52010DC2020.

⁴ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. z 2017 r., poz. 260).

⁵ K. Kokocińska, *Spójność działań organów władzy wykonawczej na rzecz rozwoju (na przykładzie sektora elektromobilności)*, [w:] K. Kokocińska, J. Kola (red.), *Prawne i ekonomiczne aspekty rozwoju elektromobilności*, Monografie Prawnicze, Warszawa 2019, s. 5.

⁶ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”* <https://www.gov.pl/documents/33372/436746/DIT_PRE_PL.pdf/ebdf4105-ef77-91df-0ace-8fbb2dd18140> [dostęp: 3.02.2019].

⁷ Ibidem, s. 11 i n.

⁸ A. Jurkowska-Gomułka, *Polityka elektromobilności i polityka konkurencji: korelacje*, [w:] K. Kokocińska, J. Kola (red.), *Prawne i ekonomiczne aspekty...*, s. 30.

⁹ Artykuł 8 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 369), dalej: u.o.k.k.

¹⁰ A. Jurkowska-Gomułka, op. cit., s. 29, 35.

1. Ramy oraz podstawy prawne rozwoju elektromobilności

W działalność na rzecz rozwoju elektromobilności w Polsce zaangażowana jest zarówno rządowa administracja publiczna, jak i samorządowa administracja publiczna¹¹. Podstawą do podejmowania działań w celu rozwoju budującego się sektora jest uchwała Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)¹². Jest to średniookresowa strategia rozwoju kraju¹³ (środek administracji gospodarczej¹⁴, akt programowania rozwoju¹⁵), która w sposób ogólny określa zakres działań, jakie mają być podjęte w zakresie tworzącego się sektora¹⁶.

Wynikiem przyjętej polityki na rzecz rozwoju elektromobilności jest Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹⁷. Wskazuje ona „zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie [...], w tym wymagania techniczne, jakie ma spełnić ta infrastruktura, obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych” oraz „warunki funkcjonowania stref czystego transportu”¹⁸. Ustawa ta określa również „Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz sposób ich realizacji”¹⁹

¹¹ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*, s. 15.

¹² Dalej: Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju.

¹³ Artykuł 9 pkt 2 Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 1307 ze zm.).

¹⁴ K. Strzyczkowski, *Pravo gospodarcze publiczne*, Warszawa 2011, s. 198, 207.

¹⁵ K. Kokocińska, *Prawny mechanizm prowadzenia polityki rozwoju w zdecentralizowanych strukturach władzy publicznej*, Poznań 2014, s. 141.

¹⁶ Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju.

¹⁷ Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 317 ze zm.).

¹⁸ Artykuł 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

¹⁹ Artykuł 1 pkt 5 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

(dalej: Krajowe Ramy²⁰), które obok Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości” (dalej: Plan Rozwoju²¹) stanowią fundamentalne dokumenty strategiczne²² wyznaczające ramy oraz instrumenty służące wdrożeniu elektromobilności²³. Dokumenty te zawierają założenia oraz bariery związane z rozwojem tworzącego się sektora, także katalog zachęt oraz wytyczne dotyczące działalności podmiotów w tym obszarze²⁴.

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości” oraz Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych wraz z regulacjami dotyczącymi Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (FNT)²⁵ tworzą tzw. Pakiet na Rzecz Czystego Transportu²⁶.

Plan Rozwoju zawiera katalog instrumentów służących realizacji wyznaczonych celów dotyczących budującego się obszaru²⁷. Instrumenty te stanowią jednocześnie katalog zachęt, który obejmuje m.in.: „zmiany w podatku akcyzowym dla samochodów elektrycznych, korzystniejsz[ą] amortyzacj[ę] podatkw[ą], [...] zwolnienie z opłaty

²⁰ Ministerstwo Energii, *O Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych* <http://bip.me.gov.pl/files/upload/26071/Krajowe_ramy%20_29032017.pdf> [dostęp: 24.03.2019].

²¹ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*

²² Ministerstwo Energii, *O elektromobilności w Polsce* <<https://www.gov.pl/web/energia/elektromobilnosc-w-polsce>> [dostęp: 3.02.2019].

²³ A. Jurkowska-Gomułka, op. cit., s. 20, 22.

²⁴ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*

²⁵ W ramach FNT finansowane są założenia wskazane np. w Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”, w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych – zob. Ministerstwo Energii, *O FNT* <<https://www.gov.pl/web/energia/fundusz-niskoemisyjnego-transportu>> [dostęp: 12.02.2019].

²⁶ Odpowiedź ówczesnego podsekretarza stanu w Ministerstwie Energii M. Kurtyki na interpelację z dnia 6 czerwca 2017 r. w sprawie pojazdów o napędzie alternatywnym <<http://orka2.sejm.gov.pl/INT8.nsf/klucz/658C47F0/%24FILE/i12970-o1.pdf>> [dostęp: 12.02.2019].

²⁷ A. Jurkowska-Gomułka, op. cit., s. 22.

emisyjnej pojazdów elektrycznych”²⁸ czy „możliwość bezpłatnego parkowania w centrach miast, możliwość korzystania z buspasów, wjazd do stref z ograniczonym ruchem”²⁹.

W dokumencie strategicznym (Planie Rozwoju) wymienione są także działania podmiotów na rzecz elektromobilności, które ukierunkowane są w szczególności na różnorodność cen za energię elektryczną, które uzależnione są od pory ładowania pojazdu, na budowę infrastruktury, która stanowi niezbędną podstawę do sprawnego funkcjonowania elektromobilności, na wykreowanie „ekosystemu” – tj. współpracy wielu zróżnicowanych podmiotów, a także na stworzenie „spółki celowej”, której założeniem będzie koordynacja sektora badawczego oraz przemysłowego.

Działania te ukierunkowane są również na stworzenie funduszu *private equity* odnoszącego się m.in. do projektów dotyczących pojazdów elektrycznych oraz infrastruktury, np. punktów ładowania, na budowę systemu informacyjnego związanego z dostępnością stacji ładowania pojazdów, na właściwą działalność administracji publicznej w obszarze rozwoju elektromobilności, która jednocześnie jest koordynatorem tego projektu i odbiorcą zachodzących zmian oraz na rozpowszechnianie elektromobilności przez administrację publiczną poprzez wymianę dotychczasowej floty na samochody z napędem elektrycznym, które mają stanowić minimum 50% zasobów (w okresie do 2025 r.).

Ponadto działania te mają na celu stworzenie punktów ładowania przy wybranych obiektach użyteczności publicznej, z których będą mogli korzystać mieszkańcy / konsumenci, a także instytucje publiczne. Odrębnym celem jest stworzenie regulacji, które powinny wyznaczać stosunki i relacje pomiędzy sprzedawcą danej usługi, operatorem stacji ładowania pojazdu elektrycznego, sprzedawcą oraz dystrybutorem energii elektrycznej³⁰.

²⁸ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*, s. 21.

²⁹ *Ibidem*, s. 22.

³⁰ *Ibidem*, *passim*.

2. (Nie)uczciwe praktyki pomiędzy przedsiębiorstwami – szanse czy zagrożenia dla polskiej gospodarki?

Rozwój elektromobilności wiąże się z innowacyjnymi technologiami³¹. Plan Rozwoju wskazuje, że liczba stacji do ładowania, „niewielki zasięg oraz wysoka cena”³² stanowią bariery do nabycia pojazdu elektrycznego przez konsumenta³³. Należy zaznaczyć, że na podstawie dokumentów strategicznych prognozuje się, iż podmioty zaangażowane w rozwój tego sektora będą podejmować działania służące likwidacji wskazanych barier, a tym samym dążyć do upowszechnienia tego typu pojazdów, wykorzystując przy tym innowacyjne technologie³⁴. Wskazane bariery, które wymuszają aktywność różnych przedsiębiorców w tym obszarze oraz niezbędne do ich likwidacji nowe technologie, są źródłem przedstawienia potencjalnych konstruktywnych działań przedsiębiorców, ale również hipotetycznych destrukcyjnych skutków, które mogą wystąpić w aspekcie prawa konkurencji.

W dużym stopniu możliwe jest tworzenie monopolu oraz oligopolu wskutek działań podjętych przez przedsiębiorców na rzecz rozwoju elektromobilności³⁵, ponieważ innowacyjne technologie sprzyjają takim rodzajom rynku jak oligopol i monopol³⁶. Innowacyjność jest nierozzerwalnie powiązana z dużym nakładem finansowym (np. na prowadzenie badań dotyczących zwiększania zasięgu pojazdów z napędem elektrycznym), na co mogą sobie pozwolić tylko silne kapitałowo przedsiębiorstwa. Niemniej istotny jest fakt, że w dalszej perspektywie dobra te mają zastosowanie w małych oraz średnich

³¹ Artykuł 44 ust. 2 pkt 6 lit. b i c ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

³² Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*, s. 9.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*, passim.

³⁵ A. Jurkowska-Gomułka, op. cit., s. 34.

³⁶ M.K. Kolański, *Unijne prawo konkurencji*, [w:] J. Galster (red.), *Podstawy prawa Unii Europejskiej...*, s. 548.

przedsiębiorstwach. Oligopol sprzyja z kolei tworzeniu zmów kartelowych pomiędzy przedsiębiorcami, co powoduje zakłócenie konkurencji³⁷ (np. dotyczące sprzedaży części do pojazdów elektrycznych po określonych cenach). Należy wskazać, że na gruncie Ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów zabronione są wszelkie praktyki, które zakłócają konkurencję, m.in. zabronione są wszelkie porozumienia pomiędzy przedsiębiorstwami oraz nadużywanie pozycji dominującej przez przedsiębiorstwa³⁸.

Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów przewiduje jednak pewne wyjątki od zakazu zawierania porozumień. Wyjątek ten stanowią porozumienia, które między innymi (obok innych dodatkowych warunków) „przyczyniają się do polepszenia produkcji, dystrybucji towarów lub do postępu technicznego lub gospodarczego”³⁹. Wyłączenia pewnych zachowań podmiotów spod zakazu określonego w niniejszej ustawie oraz w prawie unijnym⁴⁰ uzasadnione są korzyściami, jakie mogą płynąć z zawartych porozumień pomiędzy przedsiębiorstwami, zarówno dla przedsiębiorców, jak i konsumentów⁴¹. Cechują się one niską szkodliwością⁴², ale w efekcie mogą także przyczynić się do generalnego polepszenia poziomu życia⁴³. Bardzo możliwe jest tworzenie porozumień, traktowanych jako wyłączenia w rozumieniu u.o.k.k.⁴⁴, w celu stworzenia potrzebnych do sprawnego

³⁷ Ibidem, s. 547–549.

³⁸ Artykuł 6, art. 9 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

³⁹ Artykuł 8 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

⁴⁰ Rozporządzenie Komisji UE Nr 1217/2010 z dnia 14 grudnia 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do niektórych kategorii porozumień badawczo-rozwojowych (Dz.Urz. UE L Nr 335 z dnia 18 grudnia 2010 r., s. 36).

⁴¹ Artykuł 8 ust. 3 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

⁴² J. Orlicka, *O wyłączeniu grupowym dla porozumień dotyczących standardowych warunków ubezpieczenia – stan obecny i postulaty de lege ferenda – Rozprawy Ubezpieczeniowe nr 9(2/2010)* <https://rf.gov.pl/publikacje/artykuly-pracownikowi-wspolpracownikow/Justyna_Orlicka__Wylaczenie_grupowe_dla_porozumien_dotyczacych_standardowych_warunkow_ubezpieczenia__stan_obecny_i_p_20461> [dostęp: 11.02.2019].

⁴³ M.K. Kolasieński, op. cit., s. 549.

⁴⁴ A. Jurkowska-Gomułka, op. cit., s. 30–33.

funkcjonowania pojazdów elektrycznych rozwiązań opartych na innowacyjnych rozwiązaniach technologicznych, skutkujących popularyzacją tych pojazdów na polskim rynku, co spowoduje wzrost produkcji wywołany wzrostem zainteresowania wśród potencjalnych nabywców. Niniejsze potencjalne działania przedsiębiorców można określić jako konstruktywne, ponieważ – jak wynika między innymi z postanowień unijnej dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych – samochody elektryczne przyczyniają się do polepszenia stanu powietrza, uniezależnienia państw członkowskich od dostaw ropy naftowej⁴⁵, tym samym zwiększając postęp w zakresie bezpieczeństwa energetycznego⁴⁶.

Z jednej strony rozwój elektromobilności może skutkować zakłóceniem konkurencji na rynku poprzez wspomniane wcześniej tworzenie się monopolu czy oligopolu. Zwłaszcza porozumienia⁴⁷ zawierane pomiędzy silnymi kapitałowo przedsiębiorstwami mogą niekorzystnie wpłynąć na konkurencję⁴⁸. Warto wskazać, że szczególne ryzyko naruszenia prawa konkurencji występuje w przypadku porozumień poziomych (horyzontalnych) zawieranych pomiędzy konkurującymi przedsiębiorstwami funkcjonującymi na tym samym poziomie obrotu towarowego⁴⁹, np. pomiędzy przedsiębiorstwami produkującymi pojazdy elektryczne bądź ich części⁵⁰. Natomiast porozumienia pionowe (wertykalne) nie wywierają aż tak dużego wpływu na ograniczenie konkurencji jak porozumienia poziome⁵¹, bo występują pomiędzy przedsiębiorstwami funkcjonującymi na różnym poziomie obrotu gospodarczego⁵², są zawierane między partnerującymi podmiotami

⁴⁵ Artykuł 1 Dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

⁴⁶ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*, s. 3.

⁴⁷ A. Jurkowska-Gomułka, op. cit., s. 29.

⁴⁸ Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, *O działaniach niezgodnych z regulami konkurencji* <<http://konkurencja.uokik.gov.pl/dzialania-niezgodne-z-regulami-konkurencji/>> [dostęp: 24.03.2019].

⁴⁹ K. Strzyczkowski, op. cit., s. 404 i n.

⁵⁰ A. Jurkowska-Gomułka, op. cit., s. 30.

⁵¹ K. Strzyczkowski, op. cit., s. 404 i n.

⁵² Artykuł 1 Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 330/2010 z dnia 20 kwietnia 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

w obrocie gospodarczym⁵³, np. pomiędzy producentem części do pojazdów elektrycznych a hurtownią zajmującą się sprzedażą⁵⁴. Istotny jest również fakt, że wprowadzenie elektromobilności wiąże się z wejściem na rynek motoryzacyjny „nowych graczy”, którzy do tej pory nie byli związani z tą branżą, np. marki Apple⁵⁵. Można przypuszczać, że podmioty te (zwłaszcza małe oraz średnie przedsiębiorstwa) będą zmagać się z różnymi barierami utrudniającymi wejście na rynek, np. z ograniczeniami ekonomicznymi⁵⁶, ponieważ w tym sektorze są podmiotami nowymi, co daje podstawy do ograniczonego zaufania konsumentów wobec takich podmiotów.

Z drugiej strony wszelkiego rodzaju porozumienia występujące pomiędzy przedsiębiorcami stanowiące wyjątki w świetle u.o.k.k. mogą przyczynić się do stworzenia odpowiednich warunków dla efektywniejszego rozwoju elektromobilności, który jest obecnie strategicznym celem polskiej gospodarki. W takiej sytuacji możliwe jest operowanie większym kapitałem, co znajdzie odzwierciedlenie w jakości wytworzonego dobra bądź wytworzonej usługi. Należy więc oddzielić współpracę między przedsiębiorstwami, której skutki są szkodliwe, od takiej, która jest konstruktywna dla gospodarki⁵⁷.

Plan Rozwoju wskazuje, że „doktryna niezbędnej infrastruktury”, która funkcjonuje na gruncie unijnego prawa konkurencji⁵⁸ (Third Party Access – TPA)⁵⁹ oraz na gruncie krajowego porządku prawnego⁶⁰, także wyznacza relacje pomiędzy budującym się sektorem elektromobilności

do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych (Dz.Urz. UE L Nr 102 z dnia 23 kwietnia 2010 r., s. 1).

⁵³ K. Strzyczkowski, op. cit., s. 404 i n.

⁵⁴ Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, *Porozumienia wertykalne*, Warszawa 2013, s. 7.

⁵⁵ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*, s. 8.

⁵⁶ M.K. Kolasieński, op. cit., s. 544.

⁵⁷ Ibidem, s. 578.

⁵⁸ Ibidem, s. 593 i n. Doktryna ta ma swoje źródło w prawie amerykańskim – zob. K. Strzyczkowski, op. cit., s. 556.

⁵⁹ K. Strzyczkowski, op. cit., s. 556.

⁶⁰ Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 42 ze zm.).

a prawem konkurencji, np. usługi w zakresie ładowania pojazdów z napędem elektrycznym⁶¹. Obowiązek przyłączenia/dostępu do sieci energetycznych jest przedmiotem orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości (ETS). Wyrokiem, który odnosi się do tego obowiązku, jest orzeczenie Trybunału z dnia 26 listopada 1998 r. w sprawie *Oscar Bronner przeciwko Mediaprint*. W ocenie ETS przedsiębiorstwo (posiadające status dominującego) ma obowiązek udostępnić innym przedsiębiorstwom infrastrukturę, jednak wyłącznie w sytuacji, gdy jest to konieczne do funkcjonowania słabszego kapitałowo przedsiębiorstwa. W określonych przypadkach może odmówić udostępnienia, jednak odmowa musi być uzasadniona w sposób obiektywny⁶². Jak wynika z Planu Rozwoju, „odpowiedni poziom inwestycji pozwoli na uniknięcie problemów pojawiających się na gruncie obowiązku przyłączenia do sieci”⁶³. „Stabilizacja środowiska inwestycyjnego dla operatorów sieci pozwoli na aktywne włączenie się tych operatorów w przyłączanie do sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych”⁶⁴.

Podsumowanie

Jak wskazują dokumenty strategiczne – Plan Rozwoju oraz Krajowe Ramy – „w 2025 roku po polskich drogach jeździć będzie milion pojazdów elektrycznych”⁶⁵. Realizacja tego założenia wiąże się z dostosowaniem infrastruktury, z nakładem finansowym oraz z działalnością wielu zróżnicowanych podmiotów (budową nowych modeli współpracy)⁶⁶. Ze względu na liczbę podmiotów zaangażowanych w budowę nowego obszaru oraz działalność na różnych poziomach władzy rozwój elektromobilności ma charakter strategiczny⁶⁷. Warto

⁶¹ A. Jurkowska-Gomułka, op. cit., s. 34.

⁶² M.K. Kolański, op. cit., s. 593 i n.; zob. wyrok ETS z dnia 26 listopada 1998 r., C 7/97, ECR 1998 s. I-07791, EUR-Lex.

⁶³ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*, s. 12.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Ibidem, s. 9.

⁶⁶ Ibidem, passim.

⁶⁷ Ibidem, passim.

zaznaczyć, że dla popularyzacji tego typu pojazdów kluczową rolę odgrywa transport publiczny⁶⁸. Wprowadzenie elektromobilności wywiera wpływ na różne obszary polskiej gospodarki⁶⁹, rynek motoryzacyjny⁷⁰, dziedziny prawa⁷¹ oraz funkcjonowanie konkurencji⁷². Podmioty zaangażowane w rozwój nowego sektora stoją przed różnymi dylematami występującymi na tym polu. Jednym z nich jest kolejność podejmowanych działań, np. to, czy podjęte działania powinny najpierw skupiać się na budowie odpowiedniej infrastruktury czy inwestycji w pojazdy elektryczne. Ta kwestia jest istotna ze względu na ogromne ryzyko finansowe⁷³. By zmniejszyć wynikające z tworzenia się nowej dziedziny ryzyko w różnych obszarach, rozwój elektromobilności powinien się opierać na stabilnym porządku prawnym oraz systemie finansowym⁷⁴.

Wzmacnianie konkurencji jest „przydatnym narzędziem do osiągnięcia celów ogólnogospodarczych [...]. Konkurencja rynkowa, obok odpowiedniego otoczenia instytucjonalno-prawnego, jest kluczowym elementem sprawnie funkcjonującej gospodarki. Stanowi dźwignię rozwoju i szybkiego wzrostu, stymuluje przedsiębiorców do podnoszenia efektywności, a także kreuje warunki dla rozwoju innowacji”⁷⁵, tym samym zaś może przyczynić się do efektywnego rozwoju elektromobilności w Polsce.

Ustanowiony na podstawie u.o.k.k. zakaz praktyk, które ograniczają konkurencję na rynku, jest częścią prawidłowo funkcjonującej (rozwijającej się) gospodarki. Wyjątki od zakazu zawierania porozumień, które są dopuszczalne na gruncie ustawy o ochronie konkurencji

⁶⁸ Ministerstwo Energii, *O Krajowych ramach polityki rozwoju...*, s. 13.

⁶⁹ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*

⁷⁰ S. Krawiec, K. Krawiec, *Rozwój elektromobilności w Polsce. Uwarunkowania, cele i bariery*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2017, nr 332, s. 20.

⁷¹ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*

⁷² A. Jurkowska-Gomułka, op. cit., s. 29.

⁷³ Ministerstwo Energii, *O Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce...*, s. 14.

⁷⁴ *Ibidem*, *passim*.

⁷⁵ Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, *Polityka ochrony konkurencji i konsumentów*, Warszawa 2015, s. 8 i n.

i konsumentów, w tym kontekście można uznać za sprzyjające rozwojowi elektromobilności uwarunkowania prawne. Umożliwiają one przedsiębiorcom między innymi prowadzenie badań (porozumienia o charakterze badawczo-rozwojowym). Porozumienia tworzone pomiędzy przedsiębiorstwami nie skutkują wyłącznie zakłóceniem konkurencji na rynku, ale mogą również przyczynić się do rozwoju oraz wzrostu gospodarczego, a także do realizacji jednego z głównych celów polskiej gospodarki. W wyniku porozumień zawieranych na podstawie art. 8 ust. 1 u.o.k.k. bardzo możliwe jest wzrastanie efektywności przedsiębiorstw. System prawny powinien zagwarantować w jak największym stopniu możliwość uniknięcia potencjalnych zagrożeń spowodowanych rozwojem budującego się sektora. Ponadto powinien umożliwić przedsiębiorcom i innym podmiotom działania podejmowane na rzecz rozwoju elektromobilności. Wnioski *de lege ferenda* dotyczą m.in.: konieczności stworzenia systemu prawnego, który powinien wspierać nowe przedsiębiorstwa zmagające się z ograniczeniami dotyczącymi wejścia na rynek, ułatwiać dostęp do prowadzenia badań, a także wspierać oraz ułatwiać wszelkiego rodzaju działania, które zmierzają do popularyzacji elektromobilności w Polsce.

Development of electromobility in Poland within the context of selected issues of competition law

Summary

This article aims to present an issue of development of electromobility in Poland from the point of view of selected issues of competition law taking into account the instruments contained in the strategic documents defining the development framework for this sector. At present electromobility is one of the fundamental assumptions of the Polish economy. It has a multi-level and multi-entity character - it requires cooperation of many diverse entities, i.e. public entities (central and local governments), private entities (technical sector), as well as entities from business and science industry. It is a new field that is under development.

The article covers issues related to the goals, instruments and activities of various entities in this area. It refers to selected issues related to the competition law, first of all to monopolies, oligopolies and to agreements between enterprises. The issue of agreements was presented from the perspective of opportunities and threats to the Polish economy. Particular attention has been focused on the distinction of cooperation between enterprises, both destructive and constructive, with the latter being desirable and characterized as of minor harm.